3020 POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE DECALS

20

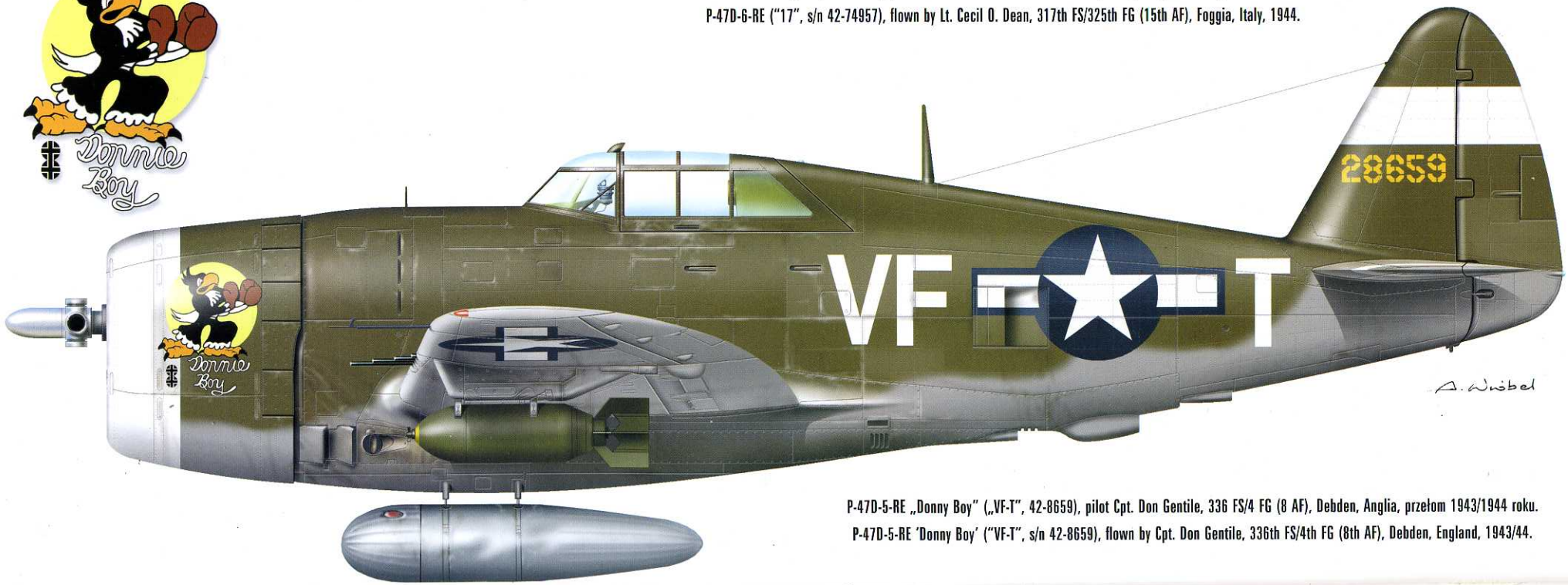
Tomasz Szlagor
Krzysztof Janowicz

Republic P-47 Thunderbolt

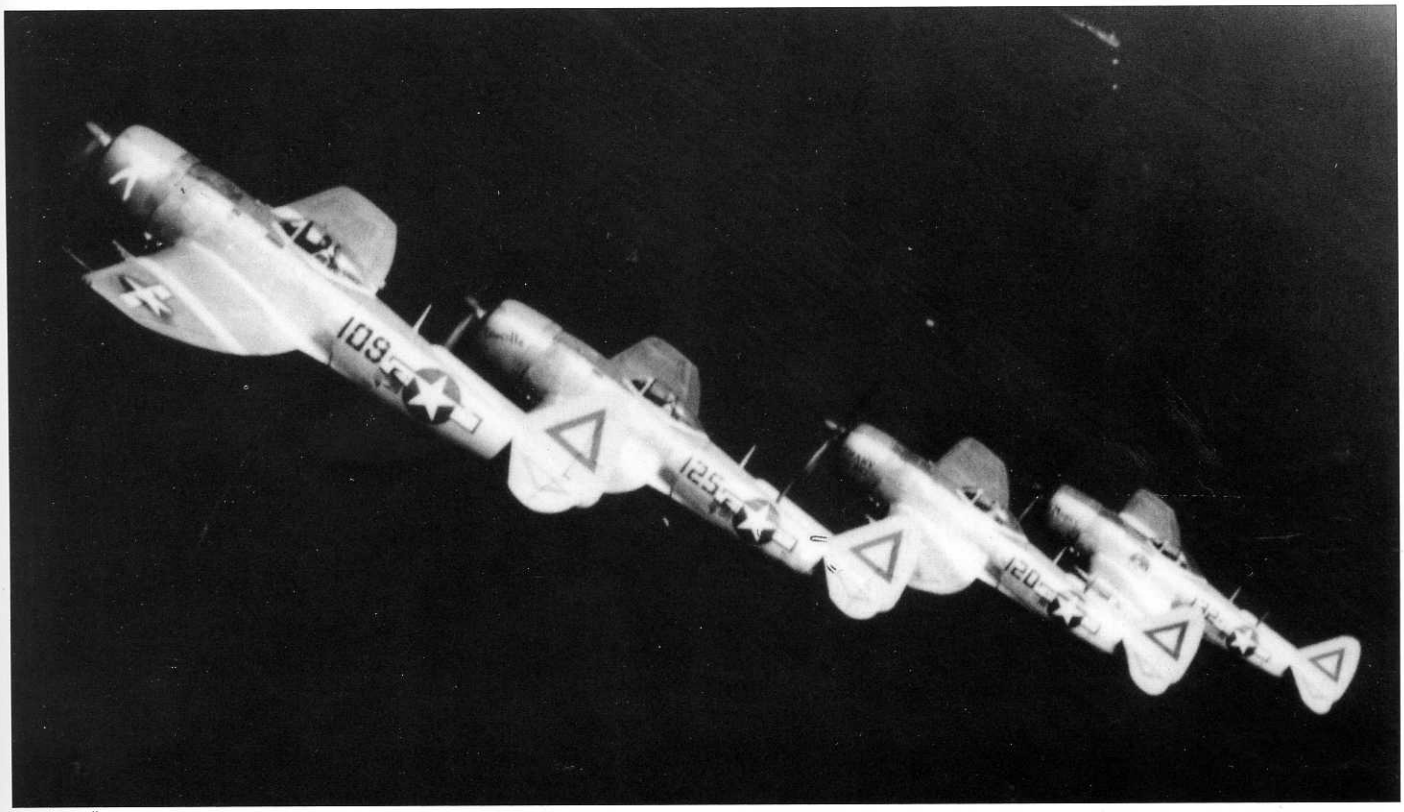
vol. II

KAGERO

P-47D-6-RE („17", 42-74957), pilot Lt. Cecil O. Dean, 317 FS/325 FG (15 AF), Foggia, Włochy 1944 rok.
P-47D-6-RE ("17", s/n 42-74957), flown by Lt. Cecil O. Dean, 317th FS/325th FG (15th AF), Foggia, Italy, 1944.



P-47D-5-RE „Donny Boy" („VF-T", 42-8659), pilot Cpt. Don Gentile, 336 FS/4 FG (8 AF), Debden, Anglia, przełom 1943/1944 roku.
P-47D-5-RE 'Donny Boy' ("VF-T", s/n 42-8659), flown by Cpt. Don Gentile, 336th FS/4th FG (8th AF), Debden, England, 1943/44.



James Crow coll.

Zwarta formacja P-47N z 463 FS/507 FG w locie nad Okinawą, 15 września 1945 roku. Samoloty mają silniki, pasy na skrzydłach i ogony w kolorze żółtym.

A stunningly tight formation of P-47Ns from the 463rd FS/507th FG cruising over Okinawa, 15th September 1945. The aircraft have yellow cowls, wing stripes and tails.

Cztery dni po tym, jak grzyb bomby atomowej pojawił się nad Nagasaki, do swojej 35 misji bojowej wystartowali piloci 507 FG. Każdy z 53 P-47N miał pomalowany na żółto ogon, mocno kontrastujący na tle błękitnego nieba i szarego oceanu. Myśliwce lekko falowały w powietrzu kierując się na północny-zachód. Kilku pilotów meldowało awarie i osłaniani przez swoich kolegów zawrócili na le Shima. W ciągu trzech godzin dolotu do celu ze składu formacji ubyło 15 maszyn.

Było kilka minut po godzinie pierwszej po południu, gdy formacja 38 srebrzystych Thunderboltów pojawiła się w rejonie Seulu. Amerykanie z niedowierzaniem rozglądali się dookoła widząc w rejonie koreańskiej stolicy około 50 japońskich samolotów z czerwonymi *Hinomaru* latających na różnych pułapach. Na tym etapie wojny był to niezwykły widok, a jednocześnie prawdopodobnie ostatnia okazja do uzyskania zwycięstw w powietrznych pojedynkach.

Lt. Oscar F. Perdomo z 464 FS trzymał się blisko swojego prowadzącego, Maj. James'a J. Jarmana, gdy ten runął z wysokości 2500 metrów na grupkę myśliwców rozpoznanych jako „Oscary". Japończycy widząc nurkujące P-47 skręcili gwałtownie, a Perdomo dostrzegł trzy inne myśliwce, które wyskoczyły nagle z chmur. Zwrócił się w ich stronę, włączając wtrysk wody i ustawiając śmigło na 2700 obrotów. Przeciwnicy lecieli w ciasnej formacji trójkowej. Gdy zbliżył się do „Oscarów", ustawił żyroskopowy celownik na ostatnim z nich, koncentrując „diamenciki" na jego skrzydłach. Na brązowych powierzchniach płatów Perdomo wyraźnie widział

Four days after an atomic bomb 'mushroom cloud' had blossomed over Nagasaki, the pilots of the 507th FG took to the air on their 35th combat mission. Each of the 53 P-47Ns that took part sported a yellow-painted tail, the vivid colour contrasting starkly with the blue sky and the grey ocean. The line of fighters gently bobbed up and down as it made its way northwest. A couple of pilots reported malfunctions and had to be escorted back to le Shima airbase by their comrades. Overall, during the three hours of the initial leg of their flight, 15 machines aborted.

Shortly after 13:00 hours the formation of 38 silvery Thunderbolts reached the area of Seoul. To the great surprise of the Americans, they almost immediately encountered some 50 aircraft cruising at different heights over the Korean capital– all marked with red Hinomarus. At that stage of the war it was a rare sight, and most probably the last chance to score an aerial victory against a Japanese aircraft.

Lt. Oscar F. Perdomo of the 464th FS stayed 'glued' to the wing of Maj. James J. Jarman as the latter hurled his machine down from 2500 meters towards a gaggle of enemy fighters – identified as 'Oscars'. Just as the Japanese machines swerved to avoid the attack from above, Perdomo caught sight of three more that had suddenly appeared from the clouds. As he swung towards them, he pushed the throttle forwards engaging the methanol-water emergency boost and revving the 'prop' up to 2700 rpm. The Japanese pilots kept to a tight three-ship formation. As he closed on them, he cen-

James Crow coll.

Jeden z Thunderboltów 463 FS podczas lotu nad Pacyfikiem.

One of the 463rd FS Thunderbolts in-flight over the Pacific.

czerwone koła. Gdy znalazł się na tyle blisko, aby jego ogień mógł być skuteczny, nacisnął spust. Zobaczył jak półcalowe pociski trafiają w silnik i kabinę „Oscara". Coś eksplodowało na osłonie silnika wrogiego myśliwca i natychmiast pojawił się płomień. Gdy „Oscar" runął w dół przez prawe skrzydło, Perdomo wciąż jeszcze strzelał w jego kierunku.

Nie było czasu na delektowanie się pierwszym zestrzeleniem w życiu. Natychmiast skoncentrował ogień na drugim przeciwniku strzelając pod kątem 30°. Z „Oscara" posypały się odstrzelone fragmenty poszycia, a z dolnej części silnika buchnął płomień. Japończyk wszedł w powolny korkociąg ku ziemi, gdzie chwilę później eksplodował.

Przyszła kolej na trzeciego „Oscara". Lt. Perdomo chwycił go w celownik i, mknąc tuż za nim, od czasu do czasu posyłał w jego stronę krótkie serie. Nie mogąc uciec szybkiemu P-47 japoński myśliwiec zaczął opadać ku ziemi szeroką spiralą. Przez cały czas Perdomo pilnował przeciwnika i zobaczył, że „Oscar" wychodzi ze spirali na wysokości zaledwie 30 metrów nad ziemią. Natychmiast chwycił go ponownie w celownik i nacisnął spust. Cała masa pocisków ugrzęzła w kadłubie Ki-43, który wyraźnie wstrząsany trafieniami wykonał jeszcze ciasny skręt w lewo, tym razem bezpośrednio w kierunku ziemi. Sekundę później eksplodował na ziemi w wielkiej kuli żółto-pomarańczowego ognia.

Lt. Perdomo dopiero teraz zdał sobie sprawę, że w ciągu zaledwie dwóch minut odniósł swoje trzy pierwsze zwycięstwa. Był zdumiony, że przyszło mu to tak łatwo. Nie było tu żadnego finezyjnego wypracowywania pozycji strzeleckiej. Po prostu podlatywał od tyłu do przeciwnika, naciskał spust i było po wszystkim.

Teraz lekko się wznosząc skierował Thunderbolta ponownie w stronę Seulu. W dole po lewej stronie zobaczył duży pożar. Po chwili domyślił się, że to musi być jego pierwszy przeciwnik. Pionowo w górę wiła się smuga dymu. Niemal jednocześnie na tle ziemi dostrzegł kotred his gyroscopic gunsight on the last machine in the formation, the ring of diamonds encompassing its wings. The red 'meat balls' stared back at him from the brown surfaces of the aircraft's wings. Once in range, he firmly thumbed down the trigger and saw his 0.50 calibre 'slugs' tear into the engine and cockpit of the 'Oscar' in front. The cowling of the enemy machine was shaken by a sudden blast and immediately a flame leaped out from underneath. Perdomo kept firing as the 'Oscar' rolled over to starboard and plunged towards the earth.

He had little time to savour the first victory of his career; skidding to bring his guns to bear on the next aircraft, he fired at 30° deflection. Immediately, debris flew off the stricken 'Oscar', and its lower cowl erupted in flames. The Japanese aircraft rolled into a slow spin and exploded.

The third 'Oscar' was next in line. Lt. Perdomo lined the aircraft up in his gunsight and dogged him close behind, snapping out short bursts. Unable to outdistance the fast P-47, the Japanese fighter began to descend in a wide spiral. Perdomo kept his eyes fixed on the 'Oscar' and finally saw it straighten out its flight path approximately 30 meters above the ground. As it did so, he caught it in his sights once more and pressed the trigger. A merciless hail of shells ripped into the fuselage of the Ki-43; it shuddered, tipped over to port and went straight in. A huge yellow-orange fireball burst from the ground to mark the point of impact.

It suddenly dawned on Lt. Perdomo that in the space of just two minutes he had scored his first three victories. He was surprised that he had accomplished the feat so easily; there had been no sophisticated manoeuvring to get into a firing position. All it took was to close in, press the trigger and be done with it.

In a shallow climb, he again turned his Thunderbolt towards Seoul. Off to his port side, far below, he saw a raging fire – the crash site of one of his victims, marked by a column of smoke. Nearby, he spotted a white parachute

łyszącą się w powietrzu białą czaszę spadochronu. Z ciekawością przyjrzał się pilotowi. Po jego zielonym kombinezonie zorientował się, że to Japończyk. Chwycił go w celownik, ale nie strzelił, tylko przeleciał nad nim machając skrzydłami. Mógł pozwolić sobie na tę odrobinę satysfakcji. Z całą pewnością dla Japończyka nie było w tym niczego śmiesznego, ale Amerykanin nie dbał o to.

Wciąż wznosząc się w górę, Lt. Perdomo dostrzegł nagle dwa żółtopomarańczowe dwupłatowce ze stałym podwoziem. Zdumiony nieoczekiwanym widokiem pomalowanych w jaskrawe kolory dwupłatów gwałtownie skręcił w ich stronę i po chwili rozpoznał je jako samoloty szkolne „Willow". Natychmiast otworzył ogień, ale pociski układały się przed Japończykami – leciały zbyt powoli. Chcąc utrzymać się za nimi musiał gwałtownie zredukować prędkość. Utrzymując się na granicy przeciągnięcia ponownie nacisnął spust. Tym razem trafił prawdopodobnie zabijając pilota. „Willow" runął w dół prawym korkociągiem z wysokości 100 metrów, aby eksplodować na ziemi.

Zanim Perdomo zdążył zainteresować się drugim dwupłatem ten zniknął w dole. Ponownie zaczął się wznosić w górę, aż powyżej poziomu chmur. Jednak nagle ponad Thunderboltem z obłoków wyskoczyły z prawej strony cztery „Oscary". Perdomo wiedział, że teraz to oni mieli przewagę. Znurkował pod nich licząc na to, że Japończycy go nie zauważą. Niestety, w ostatniej chwili „Oscary", jak spływający z góry deszcz, runęły jego śladem. Włączył wtrysk

canopy, clearly visible against the ground. The green overalls of the figure hanging beneath identified him as Japanese. For a brief moment Perdomo held the helpless silhouette in his gunsight – then flew past, waggling the wings of his Thunderbolt with great satisfaction. If he had made the Japanese pilot flinch, he didn't care.

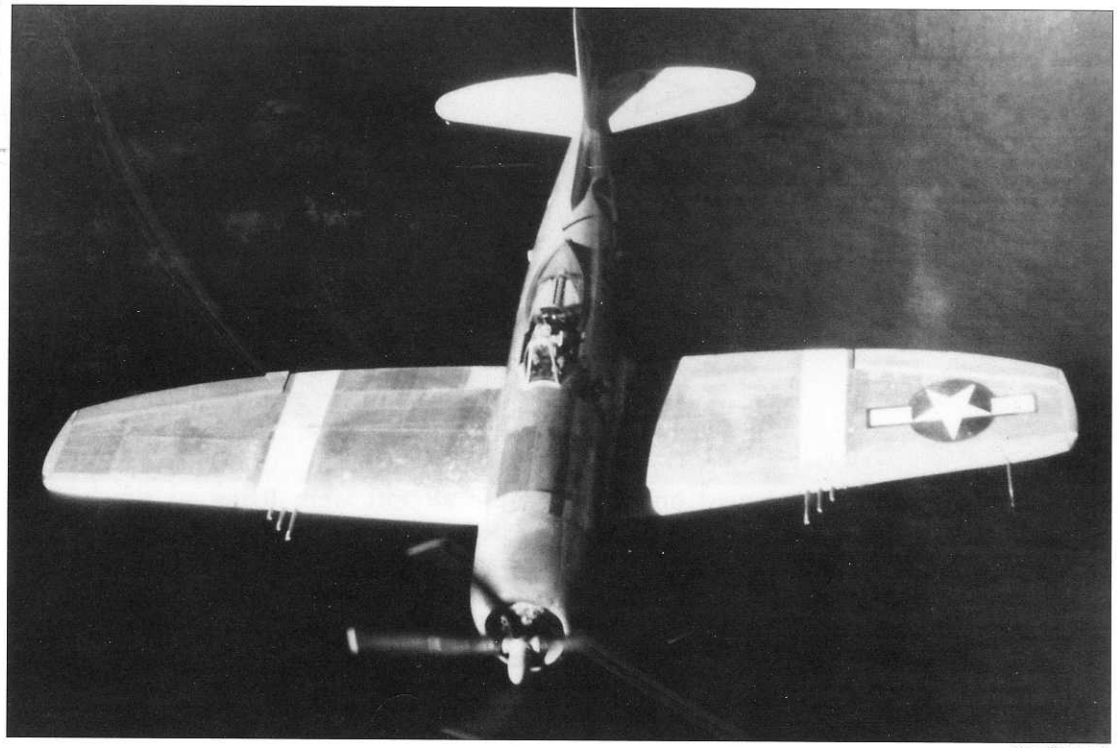
Still climbing, Lt. Perdomo noticed below two yellow and orange bi-planes with fixed undercarriages. Astounded by the sight of the brightly-coloured aircraft, he turned towards them and recognized them as 'Willow' trainers. He immediately opened fire at them but his rounds flew far ahead of his target – the Japanese aircraft were flying so slowly they seemed to be 'crawling' through the air. Perdomo chopped his throttle and slowed down almost to the verge of a stall before firing again. This time his bullets killed the enemy pilot instantly. The 'Willow' rolled over to starboard and spun down from no more than 100 meters, smashing into the ground.

Before he could turn his attention to the other bi-plane, it fled towards the ground and Perdomo lost sight of him. Suddenly, four 'Oscars' emerged from the clouds off to his right and above. He knew that, this time, the enemy had the advantage. He quickly dived beneath them, hoping he hadn't been seen – but at that moment the four 'Oscars' swooped on him. Perdomo kicked in the water injection and raced towards the clouds. Inexplicably, the Japanese hesitated, moving around with no definite pur-

James Crow coll.

Cała formacja srebrnych Thunderboltów z 463 FS/507 FG. Maszyny znajdują się w zadziwiająco małych odległościach od siebie.

Another demonstration of very tight formation flying, this time performed by the entire 463rd FS/507th FG.



James Crow coll.

Widok z góry na P-47N pilotowanego przez Lt. Forresta z 463 FS/507 FG. Na srebrnym tle i przy takim oświetleniu żółte elementy identyfikacyjne nie są dobrze widoczne.

A P-47N seen from above with Lt. Forrest of the 463rd FS/507th FG at the controls. The specific lighting in this photograph and silver background make the yellow recognition markings barely visible.

wody do silnika i skręcił w stronę chmur. Japończycy zrobili jakiś niezdecydowany skręt, ale kilka sekund później Perdomo był już z tyłu ponad nimi. Trzy „Oscary" leciały z lewej strony, a czwarty z prawej. Tego pojedynczego umieścił w celowniku i otworzył ogień. Jedyną próbą obrony Japończyka był lekki skręt. W tym samym momencie półcalowe pociski zaczęły dziurawić poszycie jego maszyny. Błysnął płomień, a zaraz potem „Oscar" eksplodował w powietrzu. Piąte zwycięstwo w jednej walce!

Pozostałe „Oscary" zniknęły w chmurach. Lt. Perdomo skręcił w stronę Seulu, aby dołączyć do swojej grupy. Nad lotniskiem zobaczył dwa Thunderbolty walczące z „Oscarem". Znurkował na niego i wystrzelał resztę amunicji, tym razem pudłując haniebnie. Niespodziewanie Japończyk zakręcił i szybko ulokował się za jego P-47. Perdomo nie miał już amunicji, a siedzący mu na ogonie „Oscar" w każdej chwili mógł trafić go z broni pokładowej. Nagle Amerykanin dostrzegł kątem oka żółty ogon. Thunderbolt! Zaczął krzyczeć do nieznanego zbawcy, aby zdjął z jego ogona „Japońca". Po chwili zobaczył jak P-47 otwiera ogień do „Oscara". Pierwsza seria była niecelna, ale druga poszatkowała go na kawałki. Błysk eksplozji na ziemi oznaczył miejsce jego upadku. Okazało się, że życie Lt. Perdomo uratował 2Lt. Harry M. Steinshover.

Po ośmiogodzinnym locie piloci 507 FG wylądowali w le Shima. Zdjęcia wyjęte z fotokarabinu Lt. Oscara F. Perdomo potwierdziły jego raport o zestrzeleniu pięciu japońskich samolotów. W ten sposób został on ostatnim „asem w jeden dzień".

Dwa dni później wojna na Pacyfiku dobiegła końca.

pose- and within seconds they had the Thunderbolt above and behind them. With three 'Oscars' to his left and a fourth to his right, the American picked the one flying on his own and opened fire. All the Japanese pilot did to defend himself was to turn gently – but 0.50 calibre rounds were already devastating his machine. Flames flashed from the 'Oscar' moments before it disintegrated in a violent explosion. Perdomo's fifth victory in one sortie!

The remaining 'Oscars' disappeared into the clouds. A triumphant Lt. Perdomo headed back towards Seoul, looking for his fellow pilots. Over an enemy airfield he saw two Thunderbolts fighting an 'Oscar'. In an effort to assist, he dived on the Japanese pilot, expending all his remaining ammunition – this time missing the target completely. To his surprise, the Japanese pilot skilfully swung into a firing position behind him. There he was, defenceless, with a Japanese fighter dead astern. Then, from the corner of his eye, he glimpsed a yellow tail. A Thunderbolt! He frantically called his unexpected saviour to get the 'Oscar' off his tail and within a few moments the second P-47 was hammering away at his oppressor. The first salvo fell off the mark but the second struck home, chopping the fighter into pieces. A flash of flame marked the spot where it slammed into the ground. Lt. Perdomo's life had been saved by 2Lt. Harry M. Steinshover.

After eight hours in the air the pilots of the 507th FG finally touched down back at le Shima airstrip. The reel from Lt. Perdomo's gun camera confirmed all five of his victory claims. Thus, he became the last "ace in a day" of WWII.

Two days later, the war was over.

Rozwój konstrukcji

Kroplowa osłona kabiny

Chociaż w końcu roku 1943 Thunderbolt był jednym z najlepszych samolotów myśliwskich świata, miał jeszcze pewne minusy. W dalszym ciągu jedną z podstawowych bolączek P-47 pozostawała stosunkowo słaba widoczność z kabiny, zwłaszcza do tyłu, gdzie znajdowało się 20-stopniowe „martwe pole". Zresztą, widoczność do przodu była niewiele lepsza. Opływowy, „łamany" wiatrochron w kształcie litery V, przedzielony pośrodku wspornikiem, może i nadawał się do samolotu pasażerskiego, ale w tym czasie standardem w myśliwcach, jak np. w Spitfire czy Bf 109, była płaska, czołowa płyta pancerna. Na tym polu Brytyjczycy mieli dużo lepsze osiągnięcia, szybko więc zapożyczono od sojuszników ich patenty. Wypukła, pozbawiona dzielących wsporników owiewka, tzw. Malcolm Hood, w którą był wyposażony Spitfire, była powszechnie adaptowana w Mustangach używanych przez RAF i USAAF, jednak na Thunderboltach pojawiła się w znikomych ilościach.

Prawdziwym przełomem w historii P-47 stała się dopiero kroplowa owiewka angielskiego myśliwca Hawker Typhoon, dająca doskonałą widoczność we wszystkie strony, budząca zrozumiałą zazdrość ze strony amerykańskich pilotów. Testowana w lipcu 1943 roku na prototypowym XP-47K, została natychmiast zaadoptowana do seryjnych P-47D-25-RE (oraz P-47D-26-RA). Ta modyfikacja dała początek nowej generacji Thunderboltów znanych jako Bubbletop – z owiewką kroplową (jej mechanizm otwierający był już napędzany elektrycznie) i obniżonym grzbietem kadłuba, w odróżnieniu od Razorback ze starym typem owiewki i „wypiętrzonym" kadłubem.

Oprócz ulepszonej widoczności, w D-25 po raz kolejny zwiększono pojemność zbiorników

P-47 Thunderbolt - development

The 'Bubbletop'

By the end of 1943, the Thunderbolt was considered one of the best fighter aircraft in the world, but some of the design's initial handicaps remained. One of them was poor vision from the framed 'greenhouse' or 'birdcage' cockpit, especially to the rear, where a 20° 'blind zone' existed. The forward view wasn't much better; the streamlined, V-shaped windscreen of the P-47, divided vertically in its centre by a metal frame-line, was more appropriate to a passenger aircraft. At that time, most fighter aircraft – including the Spitfire and the Bf 109 – were equipped with flat, armoured windscreens. Where fighter aircraft canopies were concerned, the British had devised some far more ingenious solutions, and the Americans were quick to adopt them. The so-called *'Malcolm Hood'*, a blown, unframed canopy, standardized on the Spitfire, was a popular and much-sought-after field modification for Mustangs used by the USAAF and RAF. Always in short supply, it was rare on Thunderbolts.

The real 'milestone' in the history of the P-47 was the teardrop-shaped hood, adopted from the British Hawker Typhoon – long-envied by American pilots. This offered an excellent all-round field of view from the cockpit. Positively tested in July 1943 on a prototype XP-47K, it was immediately incorporated in the latest Thunderbolt version being built: the P-47D-25-RE (and P-47D-26-RA). The new canopy, consisting of a fixed forward section and a rearward-sliding electrically operated hood, gave birth to the next generation of Thunderbolts, commonly known as *'Bubbletops'*. Apart from the canopies, they visually differed from the older *'Razorbacks'*

Podstawową zmianą wprowadzoną w P-47D-25 w stosunku do poprzednich wariantów Thunderbolta było zamontowanie kroplowej osłony kabiny pilota. Dzięki temu diametralnie poprawiła się widoczność z kokpitu. Tutaj widzimy maszyny z 79 FG na lotnisku koło Linzu w Austrii.

The most crucial modification introduced on the P-47D-25 was the so-called 'bubble top' canopy, offering excellent, all-around visibility from the cockpit. Seen here are machines of the 79th FS at an airfield near Linz, Austria.

James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D-28 otrzymał śmigło Curtiss Electric C542S-A114. Ta maszyna z numerem 42-28744 należała do 63 FS/56 FG i latał na niej Lt. Claude Chinn. Górne powierzchnie skrzydeł są srebrne, ale zastanawiający jest kolor farby na kadłubie tego samolotu. Czyżby był on żółty lub jednolicie jasnoszary?

The P-47D-28 received a new Curtiss Electric C542S-A114 propeller. This machine (s/n 42-28744) probably belonged to the 63rd FS/56th FG and was flown by Lt. Claude Chinn. The wing upper surfaces are silver. Much more puzzling is the colour of the paint covering the fuselage. Could it be yellow or solid light-grey?

wewnętrznych, które teraz mogły mieścić aż 1402 litry paliwa (370 galonów) oraz dodano dwie butle tlenowe z tyłu kadłuba. Wydłużono też sumaryczny czas używania wtrysku wody z metanolem do 30 minut, poprzez zwiększenie zbiornika mieszanki do 113 litrów. Maksymalna moc silnika osiągnęła wartość 2535 KM. Ogółem powstało 385 D-25-RE oraz 250 D-26-RA.

Ponieważ P-47D powoli osiągał apogeum swojej ewolucji, kolejne zmiany były w dużej mierze serią drobnych ulepszeń i usprawnień, a kolejne serie produkcyjne były coraz liczniejsze. W P-47D-27-RE (615 egzemplarzy) testowano podwyższoną nasadę statecznika pionowego, przedłużając ją w stronę kabiny. Ta charakterystyczna „płetwa" w dużej mierze zniwelowała skutek uboczny obniżenia grzbietu w celu zainstalowania owiewki kroplowej, czyli pogorszoną stateczność kierunkową samolotu. Notabene, identyczną konwersję przeszły również Mustangi. Podobnie jak w przypadku wielu wcześniejszych innowacji, „płetwa" z D-27 była montowana przez obsługę naziemną również we wszystkich poprzednich wersjach Bubbletop, znajdujących się na stanie jednostek bojowych. P-47D-28 otrzymał nowe śmigło, Curtiss Electric C542S-A114, takie samo w wariantach

(with their high, ridged fuselage) by the new, flattened spine aft of the cockpit.

Beside the much-improved visibility, the D-25 saw another increase in internal fuel tankage, up to 1402 litres of fuel (370 US gallons). The latest sub-version also featured two additional oxygen bottles in the rear fuselage area. The water injection tank capacity doubled (to 113 litres), giving a maximum-power duration of 30 minutes. The engine maximum (war emergency) power rating reached 2535 hp. Overall, 385 D-25-REs and 250 D-26-RAs were completed.

The P-47D was approaching the peak of its development and from this point on it was to receive only minor tweaks and refinements, though its production blocks became ever more diversified. The P-47D-27-RE (615 aircraft built) was fitted with a dorsal fin fillet ahead of the rudder. It solved the problem of directional instability, which had resulted from the loss of aft keel area, when the 'razorback' fairing extending rearward from the canopy had been removed to make room for the sliding mechanism of the new 'bubbletop' canopy. Not surprisingly, the same modification was also introduced on bubble-canopy P-51 Mustangs. As became the practice with many other successive refine-

James Crow coll.

Wariant P-47D-30 otrzymał hamulce aerodynamiczne dla ograniczenia prędkości nurkowania oraz zmiany w wyposażeniu. Ten samolot (44-33373) należał do 512 FS/406 FG ze składu 9 AAF i został sfotografowany w Bremerhaven w Niemczech w roku 1945. Na kadłubie znajduje się czerwono-żółto-czerwony pas, a na stateczniku pionowym poziome pasy od góry: niebieski, czerwony i żółty.

The P-47D-30 sub-type was fitted with aerodynamic brakes to limit its dive speed. This aircraft (s/n 44-33373) belonged to the 512th FS/406th FG (9th AF) and was photographed at Bremerhaven, Germany, in 1945. Note the red-yellow-red band around the fuselage, as well as the coloured stripes on the tailfin: (from the top) blue, red and yellow.

z obu fabryk. P-47D-28-RE powstał w ilości 750 egzemplarzy, natomiast P-47D-28-RA aż 1028.

W P-47D-30 podjęto m.in. ostateczną próbę „utemperowania" zabójczej prędkości nurkowania Thunderboltów poprzez zamontowanie hamulców aerodynamicznych i zwiększenie klap do lądowania. Drobnym modyfikacjom poddano m.in. wyrzutniki podskrzydłowe i fotokarabin. Zrzut podwieszanego wyposażenia odbywał się teraz za pomocą impulsu elektrycznego. Zmieniono położenie lusterka wstecznego (podwieszanego teraz wewnątrz kokpitu). Produkowany w obu fabrykach, w wersji D-30-RE powstał w ilości 800 egzemplarzy oraz aż 1800 w wersji D-30-RA.

P-47D-40-RA był ostatnim wariantem P-47D, produkowanym wyłącznie w Evansville w ilości 665 sztuk. W tym czasie w Farmingdale produkowano już następców P-47D, czyli P-47M i P-47N. Na wyposażeniu P-47D-40 znalazł się radar ostrzegawczy w ogonie oraz celownik K-14, potocznie znany jako acemaker, powszechnie używany również na Mustangach. K-14, przeliczając odległość do celu i rozpiętość skrzydeł wrogiego samolotu, miał w założeniu ułatwić pilotowi wybór najlepszego momentu do otworzenia ognia, chociaż dla wielu weteranów, tradycyjnie odkładających poprawkę „na oko", magiczne pudełko z cyferkami było niepotrzebnym gadżetem. W D-40 wymieniono również niezgrabne, potrójne wiązki rur wyrzutni bazooka, wyrzucające 4,5-calowe pociski (114 mm), na proste zaczepy 5-calowych (127 mm) rakiet HVAR, po pięć pod każdym skrzydłem. Grzbietowa „płetwa" stabilizująca była montowana fabrycznie. Ogółem z 12 609 egzemplarzy P-47D, 6510 powstało w Farmingdale oraz 6093 w Evansville (pozostałe w wytwórni Curtissa w Buffalo).

Już w roku 1943 powstały prototypy kolejnych wersji Thunderbolta, do budowy których wykorzystano samolot P-47B. Pierwszy z prototypów XP-47E powstał z samolotu z numerem 41-6065, w którym zastosowano kabinę ciśnie-

ments, these dorsal fins were retrofitted in the field to earlier *'Bubbletops'*. The P-47D-28 was equipped with the now-standardized Curtiss Electric C542S-A114 propeller. 750 P-47D-28-REs rolled off the assembly lines, supplemented by 1028 P-47D-28-RAs.

The P-47D-30 saw the final attempt at curbing the potentially deadly diving speed of the Thunderbolt by introducing underwing electrically-operated dive recovery flaps and blunt-nosed ailerons for better high speed control. Other minor changes included a revised gun camera mount, introducing electric release for external stores and removing the old standby ring-and-bead sight. The rearview mirror was moved from a position outside to one inside the upper windscreen. The D-30 saw the largest production run of any Thunderbolt sub-type, manufactured by both plants, with a final outcome of 800 D-30-REs and 1800 D-30-RAs.

The P-47D-40-RA was the very last sub-version of the P-47D, built exclusively in Evansville. Its production totalled 665 aircraft. At that time the Farmingdale plant was already busy with the P-47D's successors: the P-47M and P-47N. The D-40 was the first P-47 provided with tail-warning radar and the 'K-14' computing gunsight, commonly known as the *'acemaker'* gunsight, widely used in Mustangs. The K-14 calculated target wingspan and range to indicate to the pilot when he had a good shot at the target. Deemed to be of great assistance in deflection shooting for an average pilot, the 'magic' box with digits was nevertheless frowned upon by many veterans, who were used to judging distances with one glance from a well-trained eye.

The D-40 was fitted with ten underwing 'zero-length' launching stubs (five per wing) for 5-inch (127 mm) High Velocity Air Rockets (HVARs). These replaced the cumbersome 4.5-inch (114 mm) triple-round 'bazooka' tubes. The stabilizing dorsal fin, first supplied for retrofitting as a field kit, was now provided as a facto-

James Crow coll.

P-47M-1-RE otrzymał nowy silnik R-2800-57 serii C, który początkowo okazał się zawodny. Wszystkie samoloty tej wersji trafiły do 56 FG walczącej w Europie. Na tej maszynie z numerem 44-21140 (UN-F) „Shoot!! You're Faded" latał Lt. Richard Leu z 63 FS.

The P-47M-1-RE was equipped with a new power plant, the R-2800-57 (C series), which initially proved unreliable. All the aircraft of this production block were received by the 56th FG, operating in the ETO. This machine (s/n 44-21140, "UN-F") *'Shoot! You're Faded'* was the usual mount of Lt. Richard Leu of the 63rd FS.

niową. Później silnik R-2800-21 zastąpiono w nim R-2800-59 ze śmigłem Hamilton Hydromatic 24E50. Z kolei P-47B z numerem 41-5938 przebudowano na XP-47F z nowymi laminarnymi skrzydłami o nieco większej rozpiętości. 14 października 1943 roku samolot ten rozbił się podczas prób zabijając Cpt. A. McAdamsa, co spowodowało zawieszenie badań. Podobny los spotkał XP-47E.

Z kolei dwa samoloty P-47D-15-RA (42-23297 i 42-23298) zostały wyposażone w silniki rzędowe Chrysler XIV-2220-11 o mocy 2500 KM jako prototypy wersji XP-47H. Chociaż prace nad nimi rozpoczęto w sierpniu 1943 roku, zostały oblatane dopiero latem roku 1945. Silniki okazały się bardzo zawodne, a nadchodziły już czasy samolotów odrzutowych. W związku z tym zaniechano dalszych prac.

Do produkcji nie wszedł również XP-47J (43-46952) wyposażony w silnik R-2800-57, a potem R-2800-14W. Prototyp XP-47K to ex-P-47D-5-RE (42-8702), w którym przetestowano kroplową osłonę kabiny na początku lipca 1943 roku. Potem samolot był dalej modyfikowany i stał się pierwowzorem P-47N. Z kolei XP-47L (42-76614) był testowany z różnymi silnikami, w tym również R-2800-C.

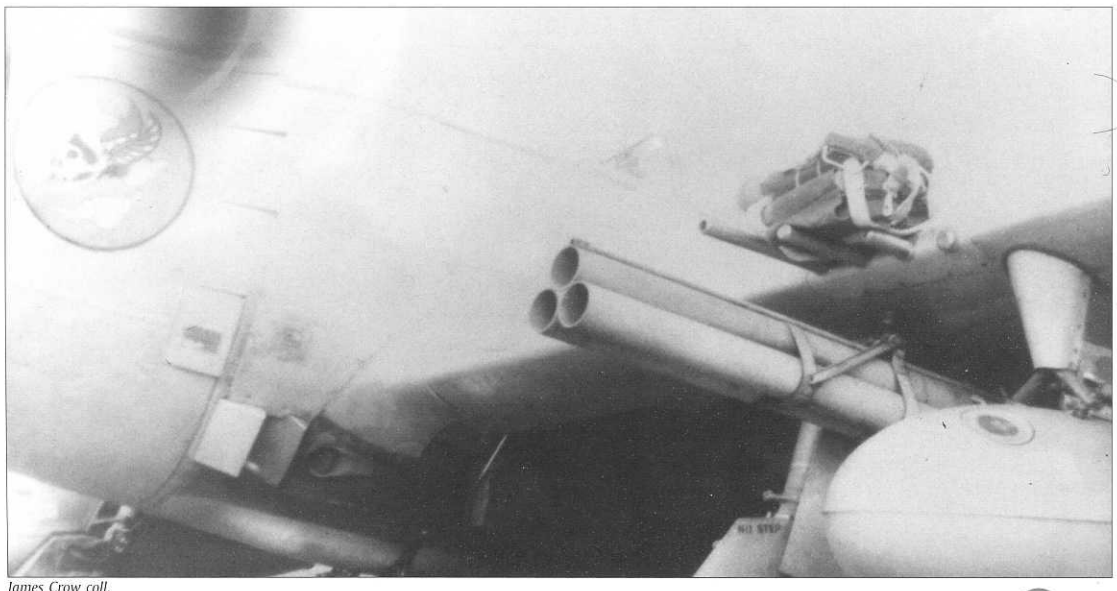
Niejako rzutem na taśmę podjęto ostatnią próbę radykalnego zwiększenia prędkości Thunderbolta. Wiosną 1944 roku w trzech samolotach P-47D-27-RE zamontowano kolejno silniki R-2800-14W i R-2800-57 (C) o mocy odpowiednio 2100 i 2800 KM ze śmigłami Curtiss Electric C642S-B40 oraz nowymi turbosprężarkami General Electric CH-5. Maszyny te oznaczono YP-47M-RE. Wyniki prób wykazały faktyczny wzrost prędkości do 756 km/h na wysokości 9000 metrów. W samolotach tych zamontowano także zsynchronizowany system mocy, który kontrolował moc silnika, pracę i obroty śmigła. Stały się wzorem dla 130 samolotów seryjnych P-47M-1-RE, które od grudnia 1944 roku trafiły wyłączry modification. Overall, out of 12,609 P-47Ds produced, 6510 were manufactured at Farmingdale and 6093 at Evansville (the remaining number were made at the Curtiss plant in Buffalo).

Several prototype versions of the Thunderbolt were built, based around the P-47B airframe. In 1943, s/n 41-60665 was turned into the XP-47E, produced with a pressurized cockpit. Later on, its R-2800-21 engine was replaced by an up-rated R-2800-59 with Hamilton Hydromatic 24E50 propeller. Another P-47B (s/n 415938) was developed into the XP-47F, featuring new, laminar-flow wings of bigger span. This machine was lost on 14th October 1943 in a crash that claimed the life of the pilot, Cpt. A. McAdams. Further development of both prototypes was abandoned.

Two more prototypes, designated as XP-47Hs, originated from two P-47D-15-RA airframes (s/n 42-23297 and s/n 42-23298). They were equipped with Chrysler 2,500 hp XI-2220-11 inverted-vee liquid-cooled engines. Although experiments with the new powerplant commenced in August 1943, the prototypes were not test-flown until mid-1945. The YP-47M-REs XI-2220-11 proved unreliable, and by that time, with the advent of jets, the need for new high-performance piston engines was greatly diminished.

Another experiment that never made it to the production line was the XP-47J (s/n 43-46952), rigged with the high-output R-2800-57 engine, and later with the R-2800-14W. The XP-47K– the ex-P-47D-5-RE (s/n 42-8702)– had served as a test-bed for the bubbletop canopy in early July 1943. This machine was further modified and eventually became a forerunner of the production P-47Ns. The XP-47L (s/n 42-76614) was another test-bed for various powerplants, including the R-2800-C.

The last, and somewhat hasty attempt, at radically boosting the Thunderbolt's speed was



James Crow coll.

Ostatnie wersje P-47D mogły już zabierać wyrzutnie rakietowe bazooka. Tutaj widzimy jedną z nich pod skrzydłem Thunderbolta z 508 FG, podczas szkolenia na Hawajach wiosną 1945 roku.

The last versions of the P-47D were armed with underwing 'bazooka' rocket launchers. One of them can be seen on this Thunderbolt from the 508th FG, during training in Hawaii, spring 1945.

James Crow coll.

Mimo, że jest to P-47M z 56 FG, na jego grzbiecie widać płetwę ogonową typową dla P-47N. Oznaczenie na kadłubie HV-T wskazuje na 61 FS.

This P-47M of the 56th FG was retro-fitted with a dorsal fin extension, characteristic of its successor, the P-47N. The fuselage letter code "HV-T" denotes the 61st FS.

nie do 56 FG. Tam po początkowych kłopotach z silnikami zrezygnowano ze zsynchronizowanego systemu mocy. Nie stosowano w nich również podskrzydłowych, ani podkadłubowych zaczepów. P-47M był najszybszym myśliwcem o silniku tłokowym czasów II Wojny Światowej.

Chociaż Thunderbolt osiągnął w zasadzie kres swoich możliwości w rozwoju pod względem prędkości maksymalnej, pozostała jeszcze kwestia zasięgu, tak potrzebnego nad rozległym frontem na Pacyfiku. W ten sposób powstała ostatnia wersja samolotu, czyli P-47N.

Aby zwiększyć ilość zabieranego paliwa, w połowie 1944 roku przekonstruowano skrzydła w jednym P-47D-27-RE z numerem 42-27387, pierwotnie przeznaczonym do programu YP-47M. W skrzydłach tuż przy kadłubie wstawiono dodatkowy segment, co pozwoliło na zamontowanie czterech dodatkowych samouszczelniających zbiorników o łącznej pojemności 200 galonów. Jednocześnie zrezygnowano z montowania w skrzydłach butli tlenowych, eliptycznych koń-

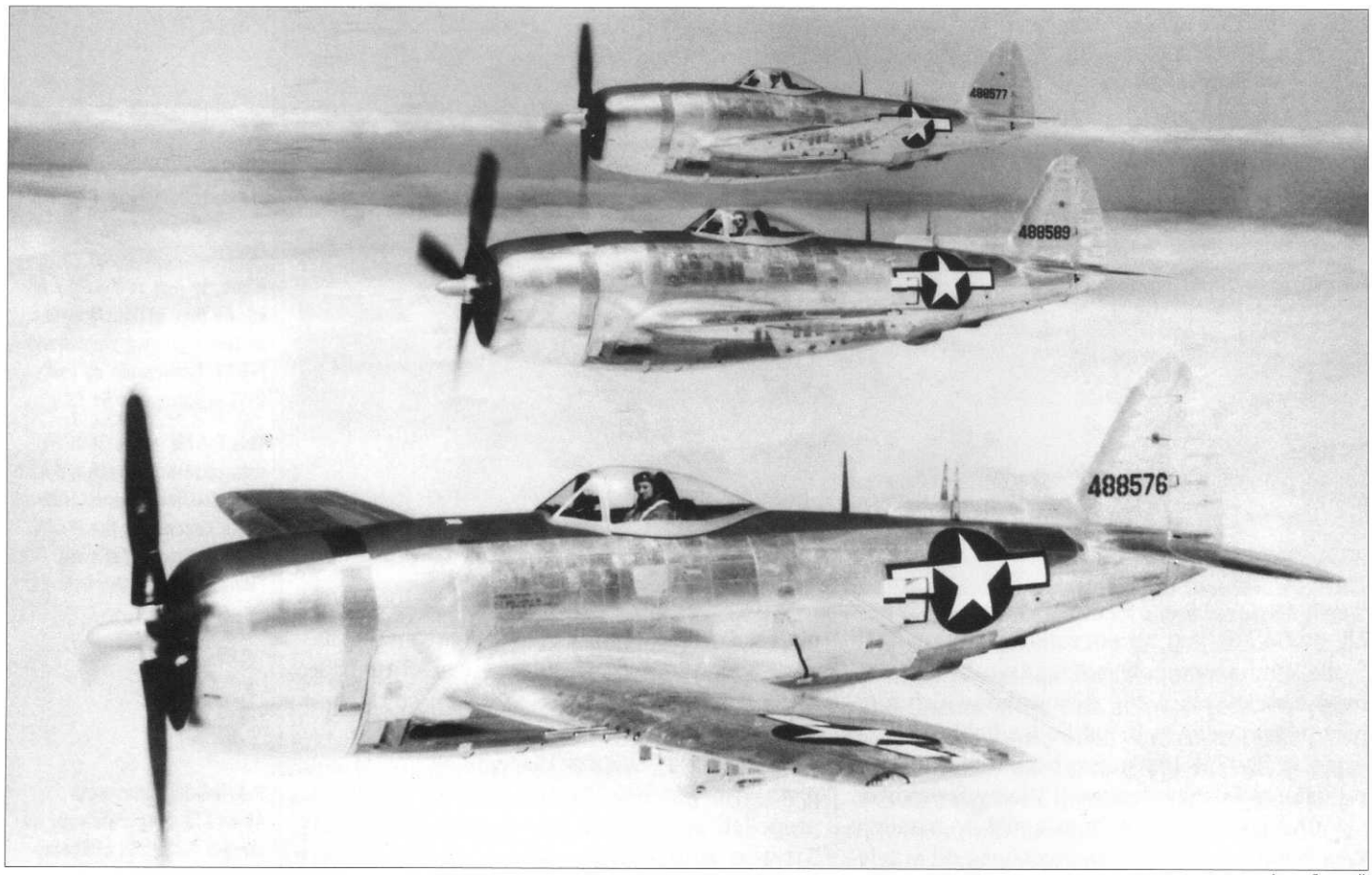
undertaken in the spring of 1944. New R-2800-14W and R-2800-57'C' engines were fitted into three P-47D-27-RE airframes, taken straight off the production line. The engines, giving up to 2100 hp and 2800 hp respectively, were coupled with the new Curtiss Electric C642S-B40 propeller, as well as a new General Electric CH-5 turbo supercharger. These machines were known as YP-47M-REs. Tests showed an increase in top-speed of up to 756 kph at 9000 metres. The aircraft also featured interconnected engine controls, with the propeller, boost, and throttle levers coupled as a single lever. The design went into production as the P-47M-1-RE, of which 130 aircraft were completed. It was decided that their exclusive operator would be the 56th Fighter Group, stationed in the UK.

The new design's numerous problems led to the elimination of the interconnected engine control. P-47Ms were completed in clean fighter configuration, with no underwing or centreline racks for external stores. The 56th FG finally

P-47N-5-RE z numerem 44-88738 sfotografowany na wyspie Guam, 31 sierpnia 1945 roku. Pod skrzydłami ze ściętymi końcówkami dobrze widoczne są zaczepy dla rakiet oraz zbiorniki paliwa na 165 galonów paliwa.

This P-47N-5-RE (s/n 44-88738) was photographed at Guam Island, on 31st August 1945. Noteworthy are the 'zero length' stub launchers for HVARs (High Velocity Air Rockets) under the clipped wings, as well as the 165 US gal. drop tanks.

James Crow coll.



James Crow coll.

Grupka trzech P-47N-5-RE w locie w szyku. Dobrze widoczne są detale kadłuba z dwoma masztami anteny po obu stronach płetwy przed ogonem. Samoloty na drugim planie mają wyraźnie widoczne wyrzutnie rakiet pod skrzydłami.

A group of three P-47N-5-REs flying in formation. This photo offers a good look at some details of the fuselage, including two antenna masts on both sides of the tailfin. The aircraft in the background are clearly outfitted with underwing rocket launchers.

cówek płatów oraz powiększono klapy i lotki. Tak daleko posunięte modyfikacje spowodowały konieczność dalszych zmian w skrzydłach. Przesunięto światła pozycyjne i fotokarabin. Powiększył się rozstaw podwozia, którego koła otrzymały większe opony i nowe hamulce. Znacznie poprawiło to działania z lotnisk polowych. Nieco powiększona została „płetwa" na kadłubie.

Zmianom zewnętrznym towarzyszyły modyfikacje wewnętrzne. XP-47N miał usprawniony już silnik R-2800-57 (C) ze śmigłem Curtiss Electric C642S-B40. W znacznym stopniu usprawniono system elektryczny i hydrauliczny oraz instalację tlenową. Obsługa samolotu została w poważnym stopniu zautomatyzowana. W jego skład wchodził zsynchronizowany system mocy oraz automatyczne ogrzewanie kabiny, sterowanie żaluzjami silnika, klapami wlotu powietrza do chłodnicy oraz wtrysk mieszanki. Powiększono zbiornik oleju do 40 galonów.

Prototyp XP-47N został oblatany 22 lipca 1944 roku, a już miesiąc wcześniej (20 czerwca) USAAF zamówił 1900 samolotów tej wersji. We wrześniu ruszyła produkcja wariantu P-47N-1-RE. Wymieniono w nich zsynchronizowany system mocy na automatyczny synchronizator pracy silnika, sprężarki i śmigła. Pojemność zbiorników paliwa w skrzydłach zmniejszono do 186 galonów. Pod każdym skrzydłem można było podwiesić po jednym dodatkowym zbiorniku paliwa o pojemności 300 galonów. Maksymalny zasięg wzrósł do 2000 mil (3200 km).

became operational with P-47Ms in March 1945. At that time, it was the fastest piston engine fighter of WWII.

Although the Thunderbolt had reached its limit in terms of top-speed, it still lacked range, so essential when operating over the vast expanses of the Pacific. Thus, the P-47N, the ultimate Thunderbolt, was pressed into service.

In order to further increase the internal fuel capacity, in mid-1944 P-47D-27-RE (s/n 42-27387), initially selected for the YP-47M program, was re-built to meet the new requirements. For the first time the P-47 was given a so-called *'wet'* wing, lengthened by nearly two feet to accommodate four self-sealing fuel cells holding a total of 200 US gallons. The area of the flaps and ailerons was enlarged, the wing tips clipped and the oxygen bottles stored in the wings eliminated. The landing lights and gun camera were relocated. The landing gear track was increased, and the wheels were fitted with much bigger tyres and new brakes. The latter modification greatly improved operation from rough forward airstrips. The dorsal fillet at the base of the rudder assembly was further enlarged.

The XP-47N featured the already-improved R-2800-57 'C' series engine with Curtiss Electric C642S-B40 propeller. Many hitherto manual procedures were now automated, by means of interconnected engine controls, cockpit heating, automatic cowl flaps and intercooler doors.

Samolot mógł również zabrać trzy bomby po 1000 funtów każda. Powstało 550 samolotów tego wariantu.

Potem zbudowano taką samą liczbę egzemplarzy wariantu P-47N-5. Zmieniono w nim część instalacji radiowej i pedały orczyka, a reszta modyfikacji polegała na zainstalowaniu nowoczesnego wyposażenia. Samolot miał radar ostrzegawczy AN/APS-13 i autopilota General Electric C-1. Przewidziano również możliwość zastosowania radaru naprowadzającego i katapultowania fotela. W razie konieczności można było szybko zdemontować wyrzutniki pod skrzydłami, gdzie znalazły się zaczepy dla dziesięciu rakiet. Część samolotów otrzymała silnik R-2800-73.

Kolejny wariant N-15-RE nie posiadał automatycznego synchronizatora silnika, ale miał pod skrzydłami nowe wyrzutniki S-1, celownik K-14A lub B zamiast K-14 oraz oparcia fotela pilota. Zbudowano 200 egzemplarzy tego wariantu z silnikami R-2800-73 lub 77.

Wariant P-47N-20 był produkowany z takimi silnikami zarówno w Evansville (RA) i Farmingdale (RE), gdzie zbudowano odpowiednio 200 i 149 samolotów. Zmieniono w nich wyposażenie radiostacji oraz wyposażono w automatyczny zrzut paliwa. Istniała również możliwość oddzielnego zrzucania zbiorników paliwa. Od egzemplarza P-47N-20-RA z numerem 45-50051 nieznacznie zmieniono podłogę kabiny i orczyki.

Ostatnim wariantem był P-47N-25-RE zbudowany w ilości 167 egzemplarzy. Posiadał on silnik R-800-73 lub 77, ale cześć samolotów otrzymała R-2800-81. Ponadto miał usprawniony automatyczny synchronizator silnika, sprężarki i śmigła oraz autopilota General Electric C-1. Poprawiono wentylację kabiny i wzmocniono kółko ogonowe, klapy i lotki w celu zabezpieczenia ich przed skutkami odpalania rakiet. Od samolotu z numerem 44-89294 zmieniono podłogę kabiny i orczyki. Produkcja została wstrzymana w październiku 1945 roku.

Następca Thunderbolta, czyli zbudowany w dwóch prototypach XP-72 z silnikiem Pratt & Whitney R-4360-13 o mocy 3000 KM, nie znalazł uznania w oczach przedstawicieli USAAF.

Furthermore, water injection for the engine was now automatically controlled by manifold pressure. The oil tank was enlarged to 40 gallons.

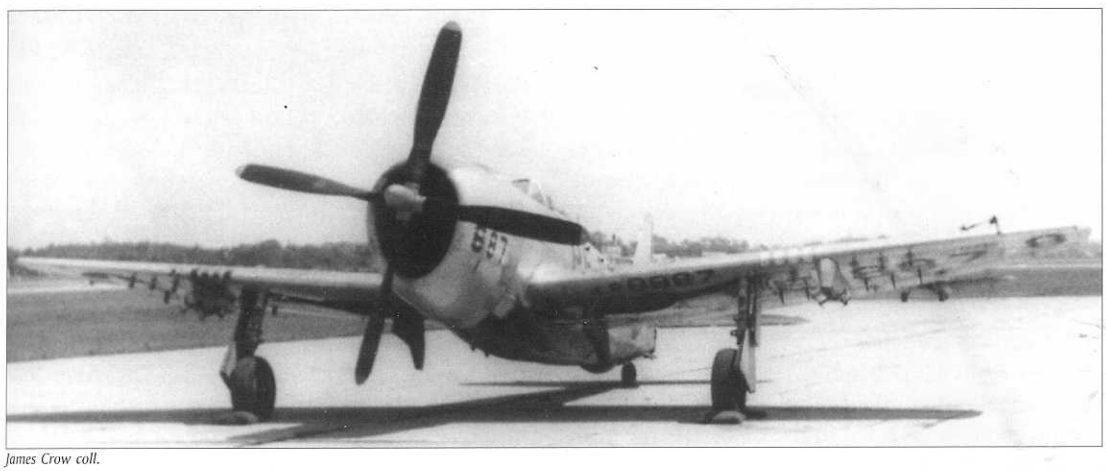
The prototype XP-47N was test-flown on 22nd July 1944, and only one month later, the USAAF ordered 1900 examples of the type. Serial production of the first block, the P-47N-1-RE, commenced in September 1944. The N-1 featured a new cockpit boost/propeller mixture/throttle quadrant, modified fuel cells for a total of 186 US gallons, and provision for sway braces for 300 gal drop tanks under each wing. The maximum range increased to 2000 miles (3200 km). The aircraft could also carry three 1000lb bombs. 550 N-1-REs were built.

The same number of P-47N-5s followed. The N-5 saw a revised radio installation and rudder pedals, as well as the introduction of some modern equipment. The type was fitted with AN/APS-13 tail warning radar and a General Electric C-1 auto-pilot; provision was made for installing a search radar and a jettisonable seat. The underwing external store racks could be quickly dismantled to make room for rocket launch stubs. Several of the later N-5 aircraft were fitted with R-2800-73 engines.

Another sub-type, the N-15-RE, exchanged B-10 shackles for S-1 bomb racks and featured K-14A or -B sights in place of the K-14 gunsight, as well as arm rests for the pilot's seat. 200 aircraft of the type were manufactured, fitted with either R-2800-73 or -77 engines.

The P-47N-20 was built by both Evansville (RA) and Farmingdale (RE) plants, with 200 and 149 aircraft completed respectively. Starting from P-47N-20-RA s/n 45-50051, the aircraft featured a revised cockpit floor with smooth rudder-pedal tracks.

The P-47N-25-RE was the final version to be mass-produced; 167 aircraft were completed. They were fitted with one of three engines – the R-2800-73, -77, or -81. They also featured improved interconnected engine controls and a General Electric C-1 autopilot. Cockpit ventilation was improved and the tail wheel strengthened. Ailerons and flaps were reinforced against



James Crow coll.

Wariant P-47N-15-RE zbudowany w ilości 200 egzemplarzy posiadał nowe wyrzutniki bombowe typu S-1 oraz nowy celownik. Ten samolot sfotografowano w roku 1946 na lotnisku Lowry Field koło Denver w stanie Kolorado.

Two hundred examples of the P-47N-15-RE version were manufactured. The type featured new S-1 hardpoints for carrying bombs and a new gunsight. This aircraft was photographed in 1946 at Lowry field airdrome near Denver, Colorado.

James Crow coll.

Zasypany śniegiem P-47N-15-RE. Pod skrzydłem widać zaczep S-1. Brak oznaczeń taktycznych i godła na kadłubie oraz silniku sugerują, że samolot ten znajduje się już na stanie lotnictwa Obrony Narodowej.

A snow-covered P-47N-15-RE. Note the S-1 hardpoint under the wing. Lack of tactical markings or a unit emblem on the cowling suggests a machine from the US Air National Guard force.

Zastosowanie bojowe

Nad Pacyfikiem

23 czerwca 1943 roku do australijskiego portu Townsville zawinął frachtowiec „Henry Gibbons". Był to jeden z budowanych seryjnie przez amerykańskie stocznie statków typu Liberty. W jego przepastnych ładowniach znajdowały się samoloty P-47D, a na pokładzie personel 348 FG. Jednostka ta powstała 30 września 1942 roku w bazie Bradley Field (Connecticut), ale dopiero miesiąc później, po przeniesieniu do Westover (Massachusetts) otrzymała pierwsze myśliwce P-47.

W tym czasie na Nowej Gwinei toczyły się ciężkie walki z Japończykami, których powoli, ale systematycznie wypierano na północ wyspy. Stacjonująca tam amerykańska 5 Armia Powietrzna USAAF miała zostać teraz wzmocniona nowymi jednostkami myśliwców P-38 Lightning i P-47 Thunderbolt.

348 FG dowodzona przez 32-letniego Lt. Col. Neela Kearby'ego składała się z trzech dywizjonów – 340, 341 i 342 FS. Tuż po przybyciu na leżące osiem kilometrów na północny zachód od Townsville lotnisko Ward's Drome miał miejsce zabawny incydent. Jeden z australijskich mechaników widząc pilota wysiadającego z Thunderbolta spytał ze zdumieniem: „A gdzie reszta załogi?" Rozbawiony Joe Moore wyjaśnił mu, że jest to jednomiejscowy myśliwiec, tylko większy od P-40.

Nie tylko Australijczycy byli zaskoczeni widokiem Thunderbolta, który wywoływał mieszane uczucia. Także Amerykanie mieli wątpliwości co do możliwości bojowych tych „dinozaurów". Nawet dowódca 5 FC, generał Wurtsmith, widząc ogromnego P-47 skrzywił się z niesmakiem. Pilotom 348 FG nie pozostało nic innego, jak tylko udowodnić w walce wartość swoich samolotów. Jednak najpierw maszyny trzeba było przystosować do instalowania dodatkowych zbiorników paliwa.

Do końca lipca setka P-47D znalazła się w Port Moresby – 340 i 341 FS zajęły pas startowy Jackson, a 342 FS rozlokował się na pasie

rocket blast. Starting from s/n 44-89294, the cockpit floor and rudder pedals were again revised. Thunderbolt production was terminated in October 1945.

Its would-be successor, the XP-72, fitted with a Pratt & Whitney R-4360-13 engine rated at 3000 horsepower and a contra-rotating six-bladed propeller, evoked little interest among USAAF representatives.

In combat

Over the Pacific

On 23rd June 1943, the freighter *Henry Gibbons* – one of the series-production 'Liberty' type ships – anchored at the Australian harbour of Townsville. Its spacious holds delivered a batch of P-47Ds, while its deck carried the personnel of the 348th FG. The unit had been activated on 30th September 1942 at Bradley Field (Connecticut) and received its first P-47s the following month, after moving to Westover (Massachusetts).

Around that time, the Americans were engaged in heavy fighting with the Japanese over New Guinea, steadily pushing them to the north of the island. The Fifth US Army Air Force stationed there was soon to be reinforced by new units equipped with P-38 Lightnings and P-47 Thunderbolts.

The 348th FG, commanded by 32-year-old Lt. Col. Neel Kearby, comprised three squadrons: the 340th, the 341st and the 342nd. As the Group arrived at the Ward's Drome airfield – located some eight kilometres north-west of Townsville – one of the Australian ground crew was heard to ask a pilot stepping down from the cockpit: *'Hey, where's the rest of the crew?'* Smiling, Joe Moor was honoured to introduce the massive new fighter to the theatre: it was nothing like the nimble P-40s the men were used to seeing.

It was not just the Australians who were surprised by the looks of Thunderbolt, which certainly provoked mixed emotions. The Ameri-

Ward. Po zapoznaniu się z linią frontu i rzeźbą terenu Nowej Gwinei, nie tracąc czasu 348 FG skierowano do walki.

Po południu 16 sierpnia 348 FG wystartowała do bliskiej osłony samolotów transportowych. Nad Marilinan pojawiły się japońskie myśliwce Ki-43 „Oscar". Cpt. Max Wiecks z 340 FS spojrzał w górę i z lewej strony dostrzegł dwa „Oscary" nurkujące na znajdujące się poniżej P-47. Przed sobą dostrzegł innego Japończyka, który w odległości 600 metrów właśnie kończył Immelmanna[1]. Wiecks ostrzelał go w ataku czołowym i zobaczył jak przepada na skrzydło. Lt. Charles Allen i Lt. Mike Hnatio widzieli, jak Ki-43 staje w płomieniach i spada w dżunglę. Z kolei 2Lt. Leonard Leighton z 341 FS zgłosił przez radio zestrzelenie jednego Ki-43, ale zaraz potem sam został trafiony i wyskoczył ze spadochronem[2]. Rozwiniętą czaszę widziano, jak opada w dżunglę, ale wszelki ślad po Leightonie zaginął.

Dwa dni później 16 Thunderboltów z 342 FS prowadzonych przez Maj. Gallaghera przedzierając się przez burzę osłaniało samoloty transportowe. Nie wszyscy amerykańscy piloci przeżyli to doświadczenie. Zaginął F/O Wilfrid J. Desilets, a drugi pilot (Lt. Cyril Andrews) po utracie orientacji wyskoczył ze spadochronem. Udało mu się przedrzeć do własnych oddziałów.

Gdy 4 września w rejonie Lae i dolinie Merkham wylądowały oddziały australijskie, do akcji przystąpiło lotnictwo japońskiej marynarki wojennej (IJNAF). Nad Lae skierowało się 12 bombowców G4M „Betty", osiem D3A „Val" i 56 myśliwców „Zero". W trybie alarmowym poderwało się 36 P-47, które zaatakowały przeciwnika przed osiągnięciem celu. Mimo licznych walk powietrznych w rejonie Hopoi tylko dowódca

[1] Immelmann – figura akrobacji lotniczej nazwana tak od nazwiska niemieckiego asa I Wojny Światowej.

[2] Prawdopodobnie zestrzelił go kpt. Mitsuyoshi Tarui (łącznie 38 zwycięstw) z 68 *Sentai* latającej na Ki-61. Tarui był pierwszym Japończykiem jaki zgłosił zwycięstwo nad P-47.

cans themselves felt a bit uneasy as to the likely combat performance of these "dinosaurs". Even the commander of the 5th FC, Gen. Wurtsmith, looked far from pleased when first shown the monumental P-47. Only the pilots of the 348th could prove that their new mounts were worth anything in combat. Before that could happen, though, their P-47s had to be fitted with auxiliary drop tanks, as 'range' was the top priority in the war over the Pacific.

By the end of July a hundred P-47Ds made their way to Port Morseby in New Guinea. The 340th and 341st FS occupied the 'Jackson' strip, while the 342nd set up shop by the 'Ward' strip. Shortly after its first familiarisation flights over Papua New Guinea the 348th FG was rushed into combat.

On the afternoon of 16th August, the 348th FG took to the air to provide close escort for some transport aircraft. Over Marilinan they came across some Japanese Ki-43 'Oscar' fighters. Capt. Max Wiecks of the 340th FS looked up just in time to see two 'Oscars', off to his port side, swooping on a flight of P-47s below. Right in front of him he caught sight of another Japanese who was just pulling out of an *Immelmann*[1]. Wiecks engaged him in a head-on pass and noticed the enemy fall off to his left side and stall. Lt. Charles Allen and Lt. Mike Hnatio saw the Ki-43 burst into flames and crash into the jungle below. 2Lt. Leonard Leighton of the 341st FS radioed back his victory over one Ki-43 but moments later was himself shot down and forced to bail out[2]. He was last seen descending on his parachute towards the jungle and posted as missing in action.

Two days later, 16 Thunderbolts from the 342nd FS, led by Maj. Gallagher, covered some

[1] Immelmann – an aerobatic manoeuvre, named after a WWI German fighter ace.

[2] He was probably shot down by a pilot of the 68th *Sentai*, Cpt. Mitsuyoshi Tarui (an ace with 38 victories) flying a Ki-61. Tarui was the first Japanese pilot to claim victory over a P-47.

James Crow coll.

P-47D z 8 FG na Nowej Gwinei w roku 1943. Prawdopodobnie samolot ten należał do 36 FS, ale możliwe też, że jest to maszyna dopiero dostarczona do jednostki i na razie nie posiada żadnego przydziału. Zwracają uwagę białe elementy identyfikacyjne – przód silnika, krawędź natarcia płatów i ogon.

A P-47D of the 8th FG in New Guinea, 1943. This aircraft probably belonged to the 36th FS, though it could be a machine just delivered to the Group and still waiting for an assignment. Of note are the white identification markings – cowling, leading edges and the tail.

348 FG, Neel Kearby, zgłosił pewne zestrzelenia. Była to jego pierwsza walka powietrzna, ale mimo to udowodnił swoje doskonałe wyszkolenie. Zaatakował jeden bombowiec osłaniany przez dwa myśliwce. Najpierw ostrzelał myśliwca, ale zaraz potem przeniósł ogień na „Betty". Lewe skrzydło bombowca stanęło w płomieniach i japoński samolot runął na przybrzeżną rafę. W tej samej chwili boczny dowódcy, Lt. George Orr, powiadomił Kearby'ego, że ostrzelany wcześniej myśliwiec również rozbił się na ziemi. Pozostali piloci walczyli z drugim Japończykiem, ale ten okazał się bardzo dobrym pilotem. Nie tylko wywijał się seriom Amerykanów, ale zdołał uszkodzić dwa P-47, po czym uciekł w chmury.

W tym czasie przeciwnikami Thunderboltów były głównie myśliwce lotnictwa japońskiej armii (JAAF) Nakajima Ki-43 Hayabusa, który w alianckim kodzie otrzymał nazwę „Oscar". Jak miało się okazać, był to bardzo zwrotny samolot, ale poza tym nie mógł niczym zaskoczyć P-47. „Oscar" był wolniejszy i słabiej uzbrojony, a dodatkowo jego szanse pogarszał brak opancerzenia, co czyniło go bardzo podatnym na uszkodzenia. Nieco lepiej prezentował się Kawasaki Ki-61 Hien („Tony") napędzany niemieckim silnikiem DB 601. Co ciekawe pojawił się on nad Nową Gwineą niemal dokładnie w tym samym czasie co Thunderbolt, gdy na wyspę przybyły 68 i 78 Sentai. Już wkrótce Amerykanie mogli się przekonać, że samolotów tych nie należy lekceważyć. Nawet pomimo tego, że w większości pojedynków o zwycięstwie decydował poziom wyszkolenia pilotów i pod tym względem Amerykanie już wiele miesięcy wcześniej wyprzedzili Japończyków.

13 września nad Tsili Tsili Maj. Bill Banks oraz Lt. Larry O'Neill z 342 FS zestrzelili dwa japońskie samoloty, a nazajutrz nie lada sukces odniósł Kearby. Przechwycił szybki samolot rozpoznawczy Mitsubishi Ki-46 „Dinah" i po krótt-

transport aircraft as they struggled through a storm. Unfortunately, some were lost to the elements. F/O Wilfrid J. Desilets went missing, while another pilot, Lt. Cyril Andrews, got lost and bailed out. He managed to reach friendly territory.

When, on 4th September, Australian troops landed in the Lae area and the Merkham Valley, the Japanese Navy Air Force (IJNAF) was called upon to counter-attack. The Japanese sent 12 G4M 'Betty' and eight D3A 'Val' bombers over Lae, accompanied by 56 'Zero' fighters. 36 P-47s were scrambled to intercept the enemy formation before it could reach its target. Despite numerous aerial duels in the area of Hopoi, only Neel Kearby, the CO of the 348th FS, was credited with victories. Although it was his first combat, his thorough training paid off. He engaged a bomber covered by two fighters. He first fired at one of the fighters and then took on the 'Betty'. The bomber's left wing erupted in flames and the aircraft hurtled down towards the coastal reef. The commander's wingman, George Orr, reported over the R/T that the fighter Kearby had shot at had also hit the ground. At the same time, the remaining pilots battled the other fighter, which was flown by an excellent pilot. Not only did he successfully avoid the numerous attacks launched on him but he also managed to damage two P-47s before ducking into the clouds.

At that time the Thunderbolts' arch-rival was the Nakajima Ki-43 Hayabusa of the Japanese Army Air Force (JAAF), known as 'Oscars' by the Allies. It was quickly realised that, apart from its excellent manoeuvrability, there was nothing about the Hayabusa that need cause concern to a P-47 pilot. 'Oscars' were slower, under-armed, and, most importantly, lacked armour making them very vulnerable. The Kawasaki Ki-61 Hien ('Tony'), propelled by an engine based on the German DB 601 engine, was slightly better. Of note is the fact that it made its debut over New Guinea at roughly the same

P-47D-21-RE (42-25409) z dwoma dodatkowymi zbiornikami paliwa tuż po przelocie z Australii. Samolot ten sfotografowano na początku 1944 roku w bazie Finschhafen na Nowej Gwinei. Później trafił prawdopodobnie do 58 FG.

A P-47D-20-RA (s/n 42-25409) rigged with two Lockheed 150 US gal. auxiliary tanks. The aircraft was photographed at Finschhafen in New Guinea, 1944. Later on, it was most probably assigned to the 58th FG.

James Crow coll.

H. Sakaida via W. Pajdosz

Japoński myśliwiec Nakajima Ki-43 Hayabusa, który w alianckim kodzie otrzymał nazwę „Oscar". Samolot ten miał gorsze osiągi i słabsze uzbrojenie niż P-47.

Japanese fighter aircraft, the Nakajima Ki-43 Hayabusa, code-named 'Oscar' by the Allies. Its overall performance and armament were considerably inferior to the P-47.

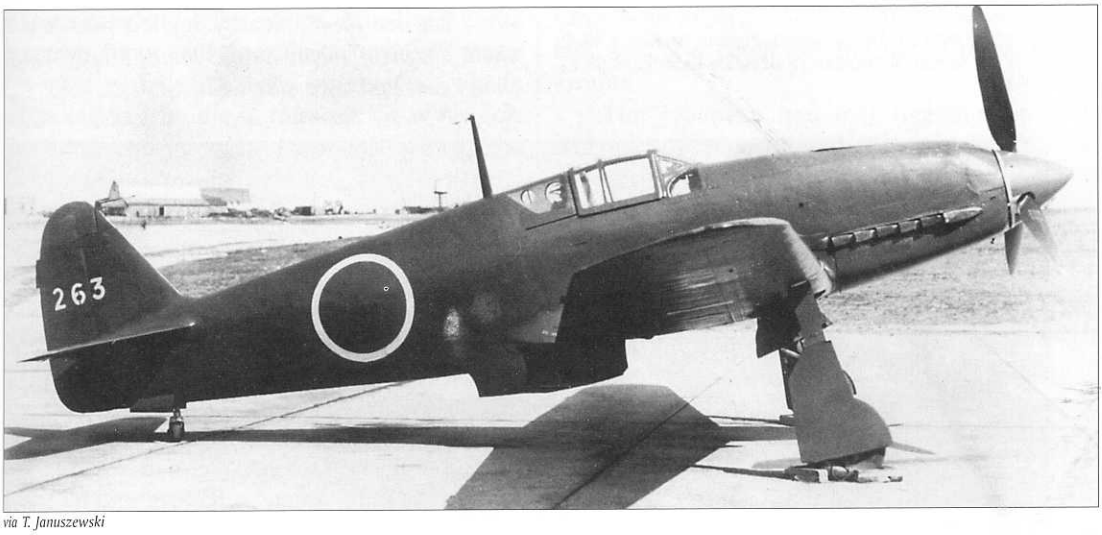
kiej pogoni posłał go w płomieniach do ziemi. Największy sukces we wrześniu odniesiono podczas osłony konwoju zmierzającego do Finschhafen z oddziałami desantowymi. 22 września do konwoju zbliżyła się formacja uzbrojonych w torpedy „Betty" osłaniana przez chmarę „Zero". Doszło do zaciekłych walk powietrznych, w których piloci 348 FG zestrzelili cztery samoloty przeciwnika. Szczególnie wyróżnił się Lt. Charles Cronk Jr, który strącił dwa samoloty torpedowe.

Mimo odnoszonych sukcesów 348 FG wciąż była postrzegana jako jednostka mniej wartościowa od tych, które latały na P-38. W tym okresie większość zestrzeleń notowały właśnie jednostki Lightningów. Ale niebawem miało miejsce wydarzenie, które diametralnie zmieniło pogląd o P-47.

Od 10 października 348 FG była angażowana w misje myśliwsko-bombowe przeciw żegludze japońskiej w rejonie południowego cypla Nowej Brytanii. Pierwsze takie zadanie wykonali piloci 341 i 342 FS, zatapiając trzy z dwunastu napotkanych barek, a kilka innych uszkadzając.

time as the Thunderbolt, in the hands of the 68th and 78th *Sentai*. The Americans quickly learned not to underrate this machine, despite the fact that better training was usually the decisive factor in the outcome of most aerial duels. And as far as training was concerned, the Americans had clearly had the advantage over the Japanese for many months.

On 13th September, over Tsili Tsili, Maj. Bill Banks and Lt. Larry O'Neill of the 342nd FS shot down a brace of Japanese aircraft. The following day, Kearby intercepted a fast-reconnaissance Ki-46 'Dinah' and after a brief chase brought it down in flames. Their biggest success came during an escort flight for the benefit of a naval convoy that was landing troops at Finschhafen. On 22nd September the convoy was approached by a formation of torpedo-carrying 'Bettys' covered by a swarm of 'Zero' fighters. Intense dogfights erupted in the sky, the 348th FG pilots claiming four Japanese aircraft shot down. Lt. Charles Cronk Jr. did a particularly good job on that day, single-handedly bringing down two torpedo bombers.



via T. Januszewski

Tylko nieco lepszy od Hayabusa był Kawasaki Ki-61 Hien („Tony") wyposażony w niemiecki silnik DB 601. To właśnie rzędowy silnik ze swoim skomplikowanych układem chłodzenia okazał się największą bolączką Ki-61.

Kawasaki Ki-61 Hien ('Tony'), fitted with the German DB 601 engine, was a slightly better design. The engine's complicated cooling system proved to be the aircraft's major handicap.

Nazajutrz, gdy większość pilotów 348 FG eskortowała Dakoty kursujące do Nadzab, Lt. Col. Kearby postanowił wykonać patrol nad Wewak, gdzie znajdowało się kilka japońskich lotnisk i poszukać czegoś do zestrzelenia. Jako boczny Kearby'ego poleciał oficer operacyjny jednostki Cpt. John Moore, a drugą parę stanowili dowódca 342 FS, Maj. Raymond Gallagher i Cpt. Bill Dunham.

Amerykanie zostali wykryci przez japońską stację radarową w But w odległości 80 kilometrów od Wewak. Gdy do japońskiej bazy dotarł meldunek o wykryciu maszyn USAAF, w Wewak znajdował się akurat dowódca myśliwsko-bombowej 14 Hikodan, ppłk Tamiya Teranischi. Rozkazał wysłać w powietrze wszystkie sprawne samoloty, a sam zajął miejsce w kabinie Hayabusa należącego do 13 Sentai. Ogółem przeciw czterem Thunderboltom wystartowało ponad 20 myśliwców Ki-43 i Ki-61.

Była godzina 11.15, gdy Kearby dostrzegł poniżej pojedynczego „Oscara". Japończyk prawdopodobnie nie widział P-47, które znajdowały się w oślepiających promieniach słońca. Kearby wszedł w nurkowanie i na oczach swoich podwładnych ostrzelał przeciwnika z odległości około 500 metrów. Serie były śmiertelne – „Oscar" stanął w płomieniach i runął do ziemi. Bardzo możliwe, że w tym Ki-43 zginął weteran walk nad Chałchyn-Goł, ppłk Teranishi.

Następnie cztery P-47 wzniosły się na 8000 metrów kierując się nad Wewak, ale tam nie napotkano żadnych samolotów wroga. Zdawało się, że należy już wracać do bazy, gdy nagle Cpt. Dunham dostrzegł myśliwce nad wybrzeżem i zameldował o tym dowódcy.

– *Widzę ich* – odpowiedział Kearby. – *Cały tuzin, może więcej. Głównie „Tony", ale jest też kilka „Zeke" i „Oscarów".*

Major Gallagher popędził w ich stronę, ale zanim mógł otworzyć ogień Japończycy skryli się w chmurach. Chwilę później Kearby dostrzegł kolejną grupę pnących się w górę myśliwców japońskich, a potem także kilka bombowców[3].

Despite its obvious successes, the 348th FG was still perceived as a second-rate outfit compared to the P-38 fighter units, which claimed most victories during that period. Shortly afterwards, one incident was to thoroughly amend that false notion.

On 10th October, the 348th FG was again tasked with anti-shipping missions in the area of the southern end of New Britain. The 341st and 342nd FS flew the first mission and went on to sink three out of the twelve barges they encountered, damaging a couple more.

The following day, when most 348th FG pilots flew escort for Dakota transports bound for Nadzab, Col. Kearby resolved to go on a hunting sweep in the area of Wewak where several Japanese airfields were located. Cpt. John Moore, the unit's operations officer, flew on his wing, the two being accompanied by another pair of Thunderbolts, piloted by the CO of the 342nd FS, Maj. Raymond Gallagher and Capt. Bill Dunham. As they flew on, a Japanese radar in But, some 80 kilometres distant from Wewak, picked them up. As soon as reports of trespassing USAAF machines reached Wewak, Lt. Col. Tamiya Teranishi, CO of the 14th *Hikodan* fighter-bomber unit, ordered all airworthy machines to scramble. Teranishi himself jumped into the cockpit of a Hayabusa of the 13th *Sentai*. Overall, twenty Ki-43 and Ki-61 fighters took to the air to intercept the four Thunderbolts.

At 11:15 hours, Kearby spotted a lone 'Oscar' that was clearly unaware of the American fighters who were hidden up-sun. As his subordinates watched from above, Kearby rolled into a power dive and fired at the enemy from some 300 metres. His shots proved lethal– the 'Oscar' burst into flames and plummeted earthward. Kearby's likely victim was Lt. Col. Teranishi, a veteran of air battles over the Chalchyn-Gol.

The four P-47s climbed to 8000 metres, heading for Wewak, but no opposition was encountered there. Apparently, there was nothing left but to fly back home. Then, Cpt. Dunham reported enemy fighters over the coast.

'I can see them', Kearby replied over R/T. *'A whole dozen of them, maybe more. Mostly Tonys, some Zekes and Oscars as well.'*

[3] Możliwe, że były to dwusilnikowe ciężkie myśliwce Ki-45 „Nick" z 13 Sentai. Jednostka ta używała jednocześnie Ki-43 i Ki-45.

James Crow coll.

Kompletnie zniszczony P-47D-11-RA (42-22873) porzucony na Nowej Gwinei. Bardzo możliwe, że jest to jeden z Thunderboltów straconych przez 58 FG. Na białej osłonie silnika widać numer 8.

A completely wrecked P-47D-11-RA (s/n 42-22873), abandoned in New Guinea. This could be one of the machines lost by the 58th FG. A single digit "8" can be seen on the white cowling.

James Crow coll.

Wymiana koła w P-47D-23-RA (42-2760?) na lotnisku Hollandia. Maszyna ta ma prawdopodobnie żółtą osłonę silnika, co mogłoby wskazywać na 35 FG, w której praktykowano takie oznaczenia.

Changing a wheel on a P-47D-23-RA (s/n 42-2760?) at the Hollandia airfield. This machine probably has a yellow-painted cowling – which suggests the 35th FG, where such markings were in use.

Zdawało się, że żaden z przeciwników nie widział znajdujących się znacznie wyżej Thunderboltów. Tak czy inaczej, nagle niebo było pełne nieświadomych niczego celów. Amerykanie byli głodni walki. Oprócz Kearby'ego jeszcze tylko Cpt. Moore posiadał na swoim koncie jedno zwycięstwo. Pozostali dwaj na razie mieli czyste konto.

Kearby wydał ostatnie wskazówki swoim pilotom i poprowadził ich do ataku. P-47 znurkowały z prędkością niemal 700 km/h. Kearby chwycił w celownik prowadzącego „Oscara" i dosłownie rozstrzelał go w powietrzu, zanim pozostali Japończycy zdążyli się zorientować, że są atakowani. Poderwał maszynę i zawrócił do kolejnego natarcia, niszcząc trzeciego już Ki-43. W następnej chwili na jego ogonie znalazł się „Tony", ale zanim Japończyk zdążył nacisnąć spust, na jego kadłubie zaczęły eksplodować pociski wystrzelone przez Cpt. Dunhama. Ki-61 buchnął ogniem i runął w dół z pióropuszem dymu za ogonem. Nim płonący wrak Ki-61 dotarł do dżungli, Kearby systematycznie ostrzeliwał krótkimi seriami kolejnego przeciwnika. Płonący „Oscar" wpadł w niekontrolowany korkociąg, opadając coraz niżej do ziemi.

W tym samym czasie John Moore ostrzelał jednego Ki-61. „Tony" stanął w ogniu i runął do ziemi. Japończycy, którzy stracili pięć maszyn w ciągu zaledwie kilku minut, rzucili się teraz w stronę chmur szukając tam osłony. P-47 przez cały czas pędziły na dużej prędkości i każda próba zajścia ich od tyłu obracała się w niwecz.

Jednak Amerykanie z niepokojem spoglądali już na wskazania paliwomierzy. Czas na odwrót. Dunham i Gallagher zgłosili przez radio, że muszą wracać. Cpt. Moore wzniósł się na 4000 metrów, skąd zobaczył sześć słupów dymu. Nagle dostrzegł wracającego do domu Thunderbolta osaczonego przez szóstkę „Tony". Przesunął manetkę gazu do oporu i ruszył koledze na pomoc. Dostrzegł jeszcze, jak P-47 zestrzeliwuje jednego z atakujących przeciwników. Po chwili rozpoznał maszynę Kearby'ego, który właśnie strącił swojego piątego „Japoń-

Major Gallagher rushed towards them but before he could open fire the Japanese hid in the clouds. Moments later Kearby noticed another gaggle of fighters in a climb, and yet another group that looked like bombers[3]. They were all clearly off-guard, unconscious of the Thunderbolts high above them. So it happened that the sky was full of unaware targets for the battle-eager Americans. Apart from Kearby, only Cpt. Moore had a kill to his tally, the remaining two pilots were still waiting for an opportunity to open their score.

As Kearby passed on final instructions to his pilots, the P-47s roared down for the kill, descending at almost 700 kph. Kearby lined up on the leading 'Oscar' and executed him in mid-air before the rest of the Japanese could react. He zoomed up and fell over one wing to swoop down on another prey, destroying his third Ki-43. In that moment a 'Tony' loomed behind his tail but before its pilot could steady the P-47 in his sights, 50-calibre shells fired by Cpt. Dunham rattled along the fuselage of the Japanese fighter. The Ki-61 spouted flame and fell off towards the ground trailing black, greasy smoke. Before it slammed into the jungle far below, Kearby systematically sprayed another Japanese with short bursts. The burning 'Oscar' spun out of control and spiralled earthward. In the meantime, John Moore raked another Ki-61 with bullets, seeing it catch fire and hurtle towards the ground.

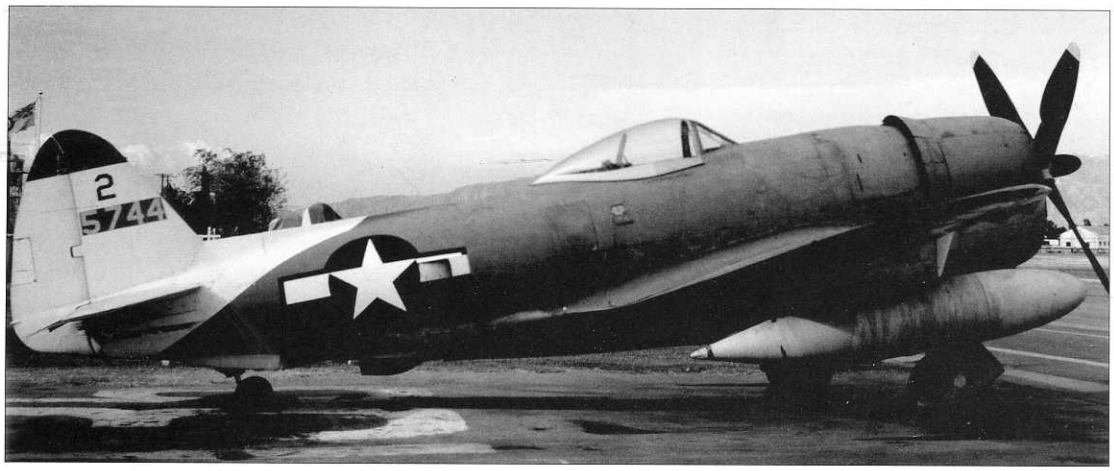
The Japanese had lost five machines in a couple of minutes and the rest ran for the cover of cloud. The Thunderbolt pilots had been careful to maintain their speed advantage and any attempt by the enemy to get on their tails was unsuccessful.

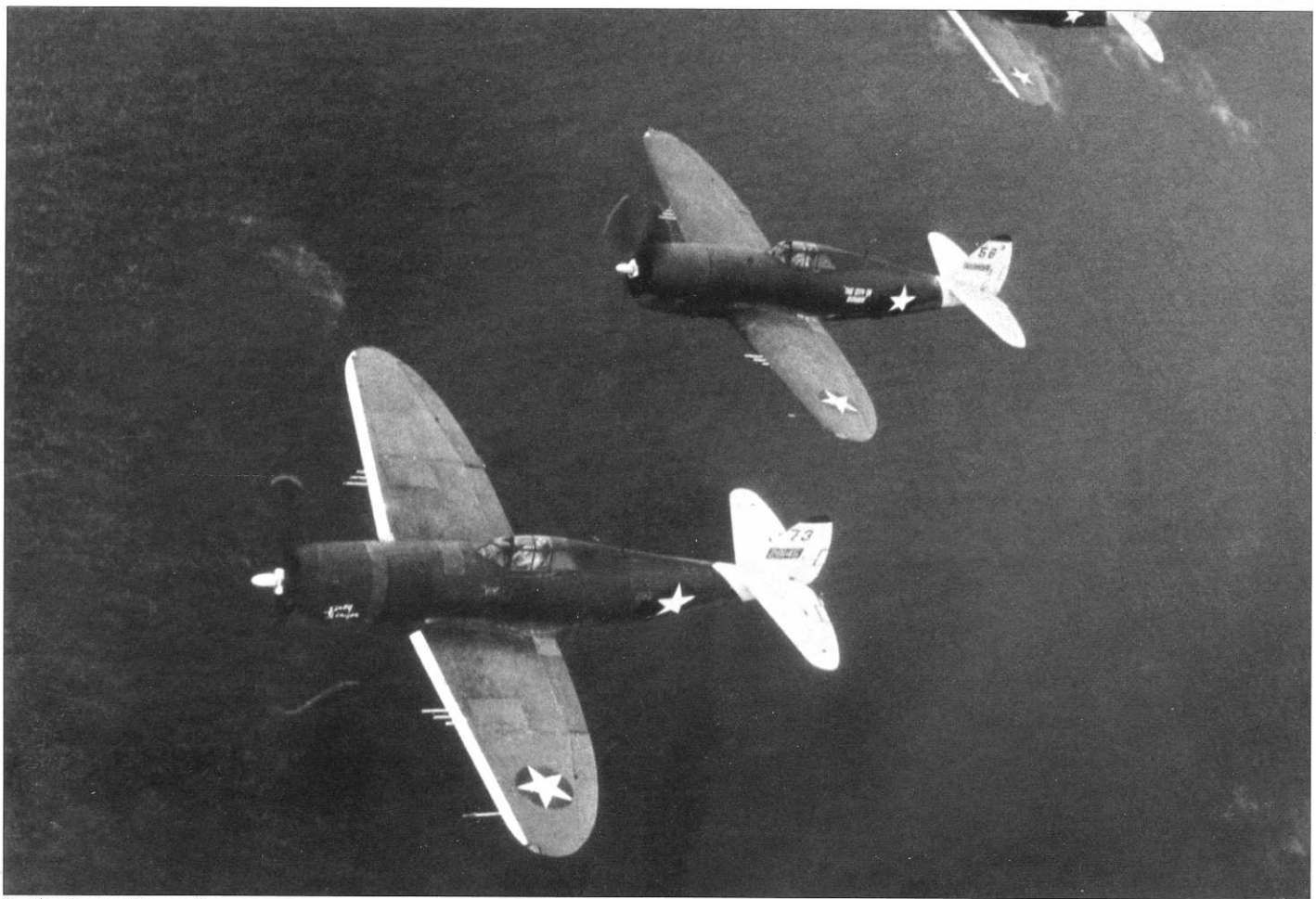
By now however, the Americans were anxiously checking their fuel gauges. It was high time to break for home. Dunham and Gallagher

[3] They were possibly twin-engined Ki-45 'Nick' heavy fighters from the 13th *Sentai*. The unit used both Ki-43 and Ki-45 types.

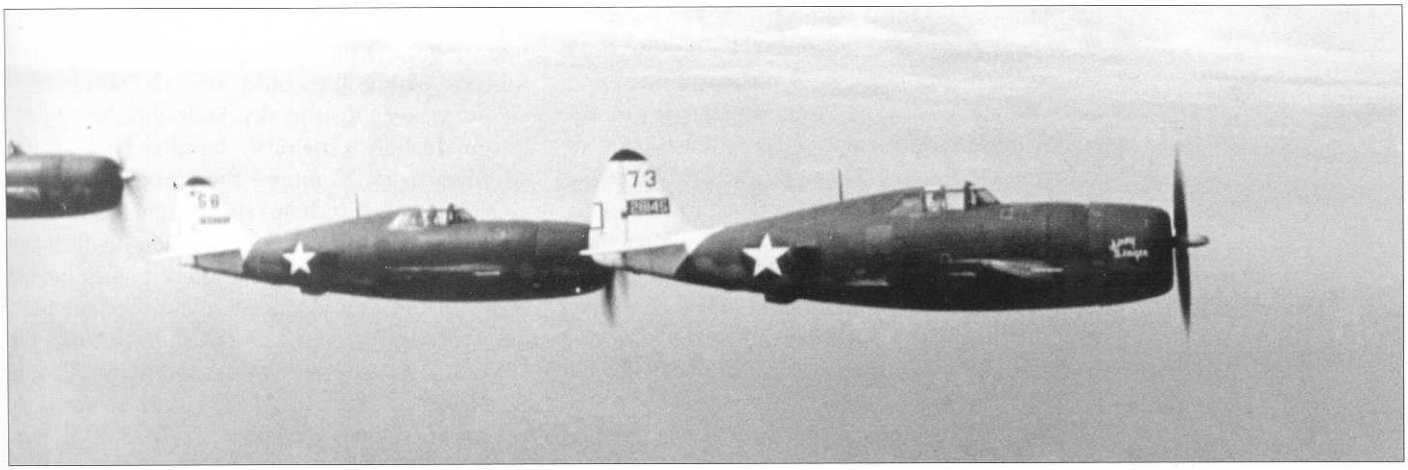
Pierwszą jednostką bojową latającą na P-47 na Pacyfiku była 348 FG. Na przedstawionych zdjeciach widać samoloty tej jednostki. Maszynę z numerem 73 pilotuje dowódca 348 FG, Col Neel Kearby.

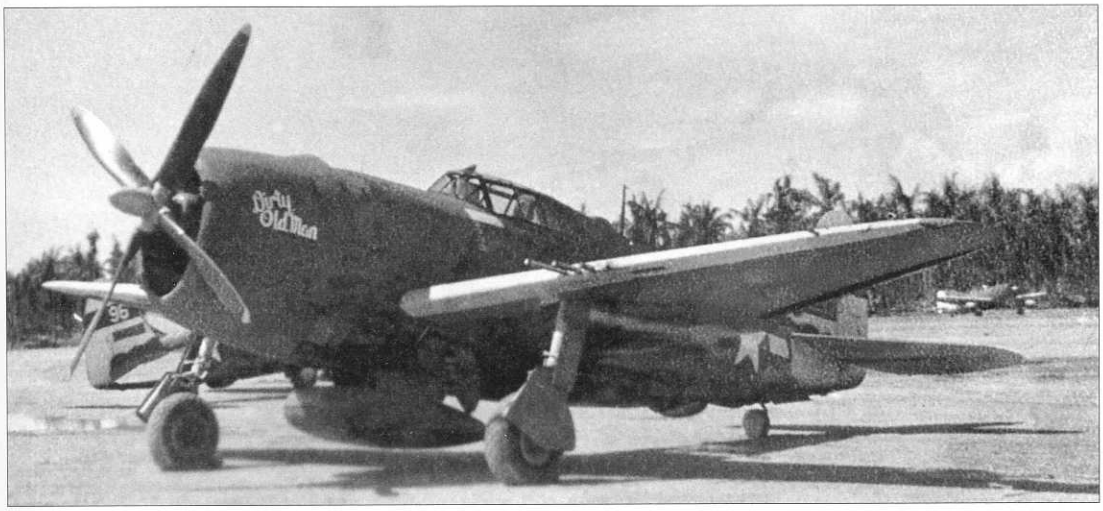
The aircraft depicted in this set of photographs belong to 348 FG, the unit which pioneered the usage of P-47 in the Pacific Theatre of Operations. The machine in the lead, coded 73, is being flown by the unit's CO, Col. Neel Kearby.





San Diego Aerospace Museum coll.





San Diego Aerospace Museum coll.

ca". Moore ulokował się za trójką Ki-61 i chwycił w celownik ostatniego w szyku myśliwca. Po długiej serii „Tony" zaczął dymić, a po następnej pojawił się płomień. Pomalowany w zielone ciapki myśliwiec runął w dół. W następnej sekundzie Moore dostrzegł we wstecznym lusterku dwa pozostałe Ki-61 wchodzące mu na ogon. Były blisko, za blisko! Jeszcze chwila, a otworzą ogień! W podświadomości słyszał już uderzenia japońskich pocisków dziurawiących jego maszynę. Przerażony przesunął gaz „do dechy" i wszedł w nurkowanie czekając na to, co wydawało mu się nieuchronne.

Neel Kearby zobaczył kłopoty swojego skrzydłowego. Miał już mało paliwa i resztki amunicji, ale nie wahał się ani chwili. Z prędkością 700 km/h ruszył na dwóch Japończyków i nacisnął spust z dużej odległości. Pociski okazały się celne i niemal przecięły Ki-61 na pół. Przeleciał nad swoją ofiarą i natychmiast przeniósł ogień na ostatniego przeciwnika. Był pewien, że jego również zestrzelił, ale w jego fotokarabinie skończył się film. Wdzięczny za uratowanie życia Cpt. Moore mógł potwierdzić tylko jedno z jego ostatnich zwycięstw. Tak więc Neel Kearby podczas tej walki uzyskał sześć pewnych i jedno prawdopodobne zwycięstwo.

Cztery Thunderbolty na resztkach paliwa wylądowały w Lae, aby zatankować maszyny przed lotem do bazy w Ward. Nad swoim pasem startowym piloci wykonali tradycyjne „beczki zwycięstwa" – Cpt. Dunham jedną, Cpt. Moore dwie, a Lt. Col. Kearby aż siedem. Radość mechaników była ogromna. Po wylądowaniu Kearby przekazał wiadomość o swoim sukcesie generałowi Kenney'owi, który właśnie był na spotkaniu z generałem MacArthurem. Kenney,

reported that they were pulling out and returning to base. Cpt. Moore climbed up to 4000 metres where he could see six columns of smoke rising into the sky. Suddenly, he spotted a Thunderbolt ferociously fighting back against six 'Tonys'. He slammed the throttle knob forward and raced to help. He recognized Kearby's machine just as the colonel flamed his fifth Japanese of that day. Moore placed himself behind a trio of Ki-61s and the rearmost machine filled his sights. As he squeezed off a long burst, the 'Tony' began to belch smoke and flames. Moore watched the green-dappled fighter go vertically down. Then he noticed two Ki-61s in his rearview mirror, dead astern. They were close, way too close! As the hair rose on the back of his neck he realised he was a sitting duck. Expecting Japanese bullets to tear into his aircraft at any moment, he hit full power and threw his crate into a dive, waiting for the inevitable...

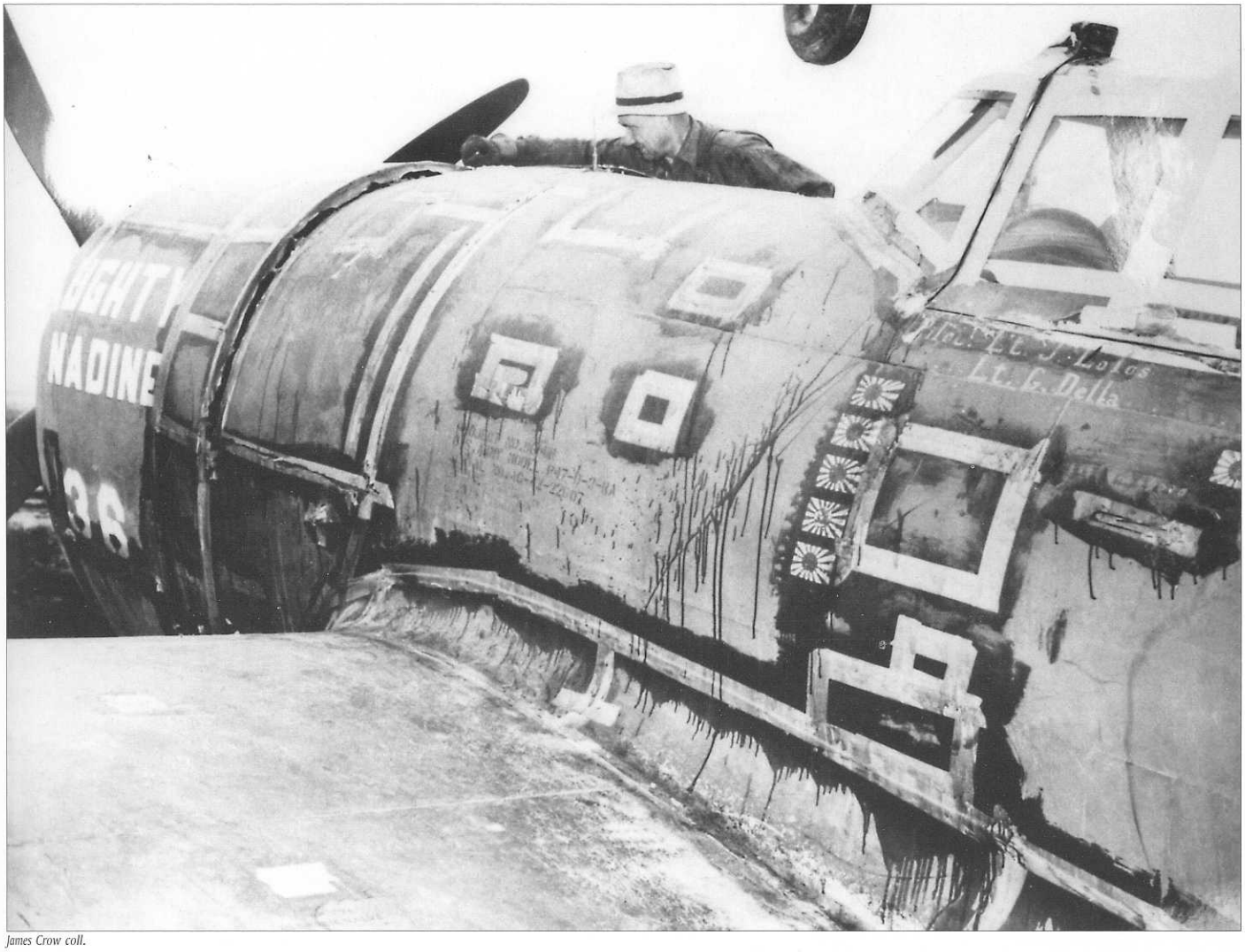
Neel Kearby saw his wingman deep in trouble just in time. Although dangerously low on fuel and *'ammo'*, he did not hesitate for a second, slashing through the air at 700 kph. Still at long range, he snapped off a carefully aimed burst that almost sliced one of the Ki-61s in two. Passing by the stricken fighter, he lined the other one up in his sights. As he fired the guns he was sure he hit the enemy machine. Unfortunately, the film in his onboard gun camera had run out – and with it, hard proof of yet another victory. Cpt. Moore, grateful as he was for Kearby's intervention, could confirm only one of his compatriot's last two victories. Neel Kearby was therefore credited with 'only' six victories, plus one probable.

The four Thunderbolts reached the emergency strip at Lae flying 'on fumes'. There they

James Crow coll.

P-47D „Dirty Old Man 4th", na którym latał Maj. Walter G. Benz Jr., as z ośmioma zwycięstwami na koncie. Benz walczył nad Pacyfikiem w 348 FG i od 26 lipca 1944 roku do marca roku 1945 dowodził 342 FS.

P-47D *'Dirty Old Man 4th'*, flown by Maj. Walter G. Benz Jr., an ace with eight victories to his tally. Benz flew in the Pacific Theatre of Operations with the 348th FG. On 26th July 1944 he assumed command of the 342nd FS (until March 1945).



James Crow coll.

który bardzo chciał mieć w swoich szeregach kogoś odznaczonego Honorowym Medalem Kongresu, natychmiast zwrócił się do MacArthura, aby Kearby otrzymał takie odznaczenie, jeśli trzech pilotów i film z fotokarabinu potwierdzą, że zestrzelił pięć lub więcej samolotów. MacArthur dotrzymał słowa i 6 stycznia 1944 roku Lt. Col. Neel Kearby otrzymał najwyższe odznaczenie USA[4].

W tym czasie do 348 FG przybył Lt. Col. Robert Rowland, który miał wkrótce objąć dowodzenie jednostką. 12 października Rowland prowadząc trzech pilotów 341 FS także skierował się nad Wewak, ale do wielkiej bitwy nie doszło. Udało się natomiast zestrzelić pojedynczego Ki-46 „Dinah" z 10 Sentai, którego strącił Rowland.

Cztery dni później piloci 340 i 342 FS stoczyli ciężką walkę w obronie formacji bombowców B-25 lecących nad Alexishafen. Do Mitchelli

[4] Oficjalnie Kearby'emu zaliczono sześć pewnych zwycięstw. Straty japońskie nie są do końca jasne, ale wiadomo, że oprócz ppłk Teranishi w starciu z P-47 poległ również dowódca 1 Chutai, 68 Sentai, kpt. Shigeru Koyama. Kearby był wściekły, gdy dowiedział się, że nie zaliczono mu siódmego zwycięstwa i kazał zamontować w swoim P-47 jeszcze jeden fotokarabin.

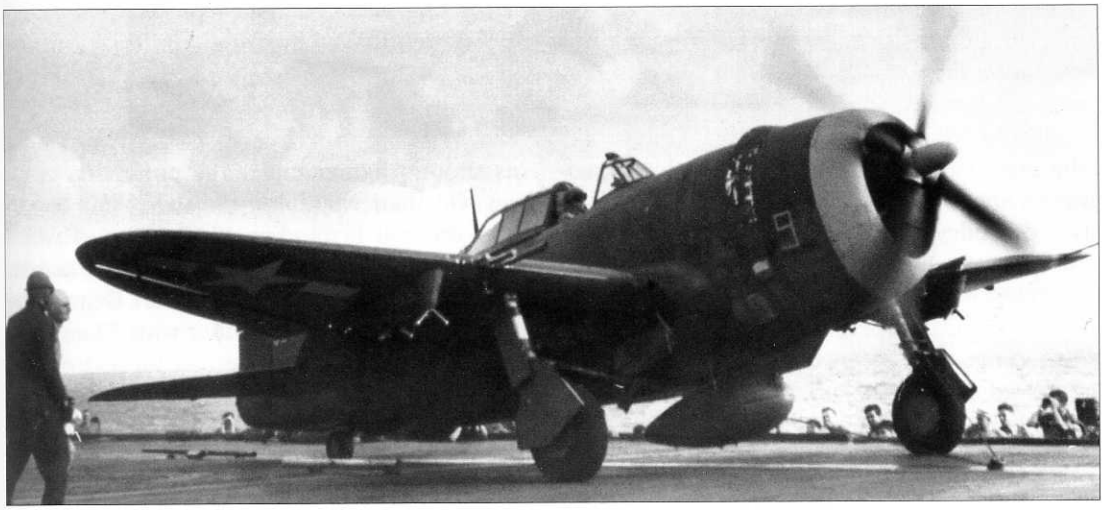
refuelled and flew back to their base at Ward. Once over the runway, the pilots one by one pulled up into traditional victory rolls – one by Cpt. Dunham, two by Cpt. Moore, and no fewer than seven by Lt. Col. Kearby. The ground personnel, always proud of their pilots' achievements, were jubilant. After landing, Kearby passed the news of the victory on to Gen. Kenney, who was at a meeting with Gen. McArthur. Kenney, who was keen to see a Medal of Honour recipient among his soldiers, grabbed the opportunity to suggest to McArthur that he should make such an award in this instance – provided the three pilots and the gun camera film confirmed that Kearby had, indeed, shot down five or more enemy aircraft. McArthur agreed and kept his word. On 6th January 1944, Lt. Col. Neel Kearby was presented with the highest American award for valour in combat[4].

[4] Officially, Kearby was credited with "only" six victories. Actual Japanese losses on that day have not been established with certainty but it is known that, apart from Lt. Col. Teranishi, another commander, Cpt. Shigeru Koyama (of 1st *Chutai*, 68th *Sentai*) was also killed in the skirmish with Kearby's Thunderbolts. Kearby was very irritated to learn that his 7th victory was recorded as a mere "probable"– so much so, he demanded that a second gun camera be mounted on his P-47 to avoid future injustices!

„Zmęczony wojną" P-47D-3-RA (42-22607) z 341 FS/348 FG walczącej na Pacyfiku w składzie 5 AAF. Zdjęcie wykonano 19 czerwca 1944 roku w Oakland (Kalifornia) po przewiezieniu samolotu drogą morską z Nowej Gwinei. Na tej maszynie latali Lt. J. Lolas i 2/Lt. G. Della, a szefem mechaników był S/Sgt. Harry C.J. Roeper.

'War Weary' – a P-47D-3-RA (s/n 42-22607) of the 341st FS/348th FG, which formed part of the 5th AF operating in the Pacific. This picture was taken on 19th June 1944 in Oakland (California), after the aircraft had been transferred by sea from New Guinea. The aircraft was flown by both Lt. J. Lolas and 2/Lt. G. Della. On the ground it was taken care of by S/Sgt Harry C.J. Roeper, the ground crew chief.

San Diego Aerospace Museum coll.



San Diego Aerospace Museum coll.

Jednym z bardziej niezwykłych doświadczeń pilotów P-47 był start z pokładu lotniskowca. Jako jedna z pierwszych doświadczyła tego 318 FG, którą w czerwcu 1944 roku przybyła z Hawajów na Saipan.

One of the most extraordinary challanges ever faced by P-47 pilots during WWII was being launched from the deck of an aircraft carrier. The 318th FG, which in June 1944 shipped from Hawaii to the island of Saipan, was one of the first units to put to the test this means of transport.

próbowało przedrzeć się ponad 20 Ki-43 i Ki-61, ale na ich drodze stanęły Thunderbolty. Atak z góry od razu przyniósł pozytywne rezultaty i po jednym Ki-43 strącili Cpt. Dunham i Lt. Wiecks. Krótko potem obaj zestrzelili jeszcze po jednym przeciwniku. Lt. Lytle strącił „Oscara", ale sam został trafiony przez innego. Uszkodzenia były niewielkie i Lytle wraz z Lt. Ivey'em zawrócił do bazy. Po drodze musiał jeszcze stoczyć walkę z dwoma Ki-61, z których jednego pokonał Lytle. Po dwa zwycięstwa odnieśli również Lt. Pratt i Lt. Cooley. Ogółem Amerykanie bez strat własnych odnieśli 12 zwycięstw pewnych i pięć prawdopodobnych[5]. Co ważniejsze, nie stracono również ani jednego bombowca.

Nie był to koniec sukcesów 348 FG tego dnia. Neel Kearby poprowadził czterech pilotów nad Boram licząc na powtórzenie swojego sukcesu z 11 października. Jednak tym razem napotkano tylko zabłąkanego Ki-43, którego Kearby zestrzelił jedną serią. Japoński pilot wyskoczył na spadochronie. Było to dziesiąte zwycięstwo dowódcy 348 FG.

[5] Japończycy stracili dwóch pilotów z 13 Sentai (w tym dowódcę 3 Chutai, kpt. Rokuro Asahi), z 68 Sentai jednego, a z 78 Sentai trzech (w tym dowódcę 1 Chutai, kpt. Yoshichika Mutaguchi).

Around that time, the 348th FG was assigned a new pilot, Lt. Col. Robert Rowland, who was shortly to assume command of the unit. On 12th October, Rowland led three aircraft of the 341st FS over Wewak, but this time the American incursion was uncontested except by a lone Ki-46 'Dinah' of the 10th *Sentai*, which was quickly despatched by Rowland himself.

Four days later Thunderbolts from the 340th and 342nd FS flew escort for a formation of B-25s heading for Alexishafen. On their way, they were challenged by more than 20 Ki-43s and Ki-61s. A power-dive bounce with height and speed advantage was the P-47's trump card, amply demonstrated by Capt. Dunham and Lt. Wiecks who quickly shot down one 'Oscar' each, followed by another two apiece in the ensuing melee. Lt. Andrew Lytle also claimed a Ki-43, despite his aircraft being damaged in combat. Lytle was forced to withdraw and nurse his shot-up fighter under the protection by Lt. Ivey. On their way back, the two pilots had to fight off two marauding Ki-61s, one of which was claimed by Lytle. Lt. James Pratt and Lt. Willis Cooley also scored 'doubles'. Overall, the American pilots were credited with 12 victories and five 'probables' on that day, for no losses of

James Crow coll.

Przygotowany do startu P-47D-20-RA (43-25429). W jego kabinie siedzi Maj. Henry McAfee z Piedmont (Kalifornia), który dowodził 19 FS w 318 FG, Saipan, Mariany, lipiec 1944 roku. Samolot miał na kadłubie literę C oraz wymalowaną na silniku nazwę własną „Miss Mary Lou". Pod skrzydłem bomba o wadze 1000 funtów (454 kg). 31 lipca 1945 roku McAfee stanął na czele całej 318 FG.

P-47D-20-RA *'Miss Mary Lou'* (s/n 43-25429) being readied for a sortie. In the cockpit is Maj. Henry McAfee from Piedmont (California), the CO of the 19th FS/318th FG, Saipan, the Marianas, July 1944. The aircraft was marked with a letter "C" on the fuselage. Note the 1000 lb (454 kg) bomb under the wing. On 31st July 1945, McAfee took command of the entire 318th FG.

James Crow coll.

Myśliwce 73 FS/318 FG na Saipanie w lipcu 1944 roku. Na pierwszym planie ogon P-47D-11-RE z numerem 42-75357, na drugim samolot Lt. Cormiera. Samoloty posiadają standardowe wówczas elementy szybkiej identyfikacji w kolorze białym.

Fighters from the 73rd FS/318th FG at Saipan, July 1944. In the foreground the tail of a P-47D-11-RE (s/n 42-75357), next in line is Lt. Cormier's aircraft. The machines sport the standard theatre-recognition markings in white.

19 października podczas osłony formacji B-25 piloci 348 FG doprowadzili do całkowitej zagłady eskadry sześciu dwupłatowych wodnosamolotów F1M2 „Pete", które wystartowały z zatoczki wyspy Kaeriu. W ciągu zaledwie dwóch minut wszystkie zostały zestrzelone. Po dwa „Pete" zniszczyli Kearby i Lt. Lowe, a po jednym Lt. Wood i Cpt. Bill Dunham.

Do kolejnego starcia nad Wewak doszło w dniu 22 października, gdy piloci 342 FS osłaniali Mitchelle. Tym razem to oni zostali zaatakowani przez formację Ki-61 z 68 Sentai. Tylko czujność Cpt. Benza uratowała jego pilotów przed masakrą. W ostatniej chwili Benz dostrzegł nurkujące „Tony" i gwałtownym atakiem, strzelając na oślep odwrócił uwagę Japończyków od swoich kolegów. Następnie wybrał jednego Ki-61 i zestrzelił go do wody. Gonitwa po całym niebie trwała przez kilka minut i kolejnego „Tony" zestrzelił Lt. Popek, a Lt. Frankford zgłosił zestrzelenie „Oscara". Zaraz potem musiał wyskoczyć ze spadochronem – dosłownie na moment przed eksplozją swojego P-47. Tymczasem nadlecieli piloci 341 FS, ale zanim mogli pomóc swoim kolegom zostali zaatakowani przez pilotów z klucza sztabowego 68 Sentai. Walka przerodziła się w indywidualne pojedynki. Japończycy okazali się wyśmienitymi pilotami i w krótkim czasie poległ Lt. Harold Jacoby, a Lt. Ernest Ness był widziany, jak uciekał w stronę morza z Ki-61 siedzącym mu na ogonie. Po stronie japońskiej zginęli por. Ryuzo Tsuji i sierż. Shigero Chiba.

Piloci 348 FG byli bardzo niezadowoleni z wyniku 3:3, ale już nazajutrz mogli odegrać się na przeciwnikach. Nad Finschhafen na wysokości 7000 metrów doszło do starcia 14 Thunderboltów z grupą 16 „Tony" z 68 Sentai i „Oscarów" z 59 Sentai. Na tej wysokości P-47 miał zdecydowaną przewagę nad japońskimi myśliwcami[5]. Najważniejsze, że nie stracono ani jednego bombowca.

These were not the unit's only successes that day. Neel Kearby led four pilots over Boram, hoping to repeat his recent success of 11th October. This time, however, they came across a stray Ki-43, which was shot down by Kearby with one burst. The Japanese pilot bailed out. It was the 10th victory for the 348th FG's CO.

On 19th October, while escorting B-25 Mitchells, the pilots of the 348th annihilated an entire formation of six F1M2 'Pete' floatplanes, which took off from a small bay near Kaeriu. Within two minutes all of them had been shot down. Kearby and Lt. Franklin Lowe each scored two, while Lt. Theodore Wood and Capt. Bill Dunham got one apiece.

The Thunderbolts 'mixed it up' with the Japanese over Wewak again on 22nd October when the 342nd was shepherding a formation of Mitchells to their target. The Americans were bounced by a gaggle of Ki-61s of the 68th *Sentai*. Cpt. Walter Benz caught sight of the assailants at the very last moment, saving the remaining pilots from an otherwise imminent massacre. He wrenched his ship up, taking pot shots at the diving 'Tonys', and succeeded in scattering their formation. He then singled out a wandering Ki-61 and sent him crashing into the water. A wild chase all over the sky ensued for several minutes, with two P-47 pilots, Lt. Edward Popek and Lt. Wynans Frankford, claiming one 'Tony' and one 'Oscar' respectively. Moments later Benz barely had time to extricate himself from his Thunderbolt before an explosion tore it

[5] The Japanese registered the loss of two pilots from the 13th *Sentai* (including its commander, Cpt. Rokuro Asahi), one more from the 68th *Sentai*, and three from the 78th *Sentai* (among them the CO of 1st *Chutai*, Cpt. Yoshichika Mutaguchi).

cami. Nic więc dziwnego, że Amerykanie zgłosili zestrzelenie pięciu samolotów przeciwnika bez strat własnych.

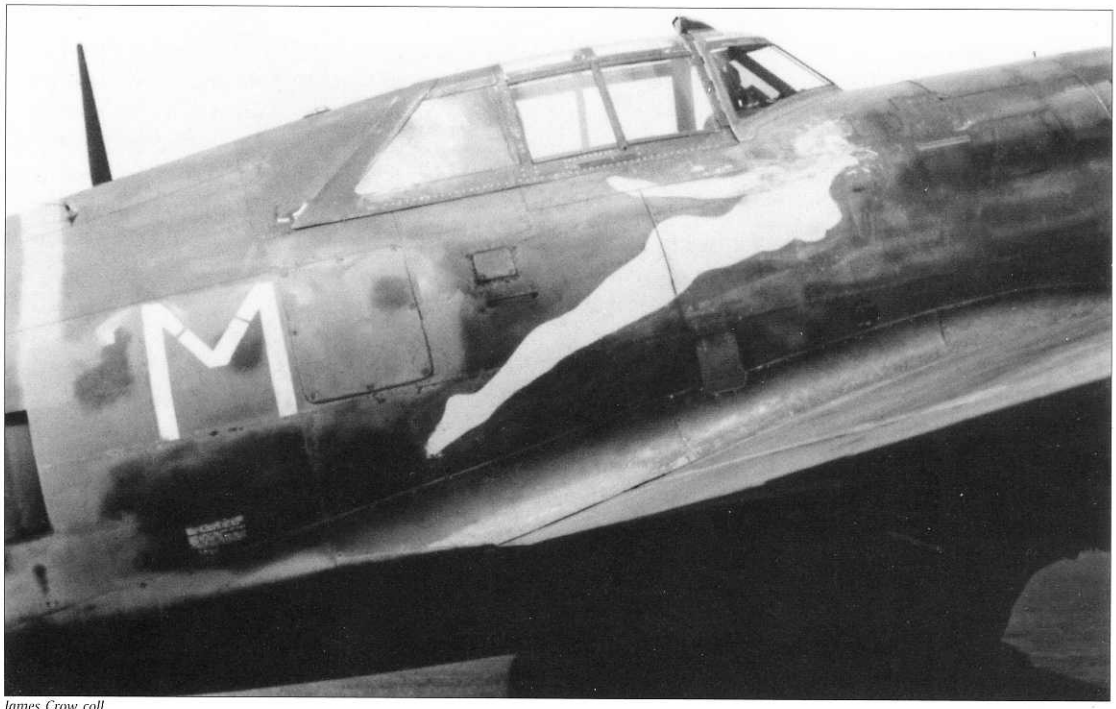
Rankiem 5 listopada Lt. Col. Bob Rowland poprowadził cztery P-47 nad Wewak, gdzie doszło do starcia z Ki-61 należącymi do 78 Sentai. Amerykanie zgłosili zestrzelenie pięciu „Tony", ale Japończycy potwierdzają stratę dwóch pilotów. Możliwe, że kilku innych wyskoczyło na spadochronach lub wylądowało przymusowo. Dwa zwycięstwa odniósł wówczas Rowland. Podobnie mogło być dwa dni później, gdy nad Saidor Lt. Col. Rowland zgłosił zestrzelenie kolejnych dwóch przeciwników – tym razem Ki-43. W ten sposób stał się następnym asem 348 FG. Dwa inne zestrzelili Lt. Oksala i Lt. Brown. Ich przeciwnikami były 13 i 59 Sentai, które straciły trzy Ki-43. Następna walka, następne zwycięstwo – 15 listopada zestrzelono pięć „Oscarów", jak zwykle bez strat własnych. Dwa zapisano na konto Lt. Banksa, który dokładnie dziesięć dni później pokonał nad Wewak rozpoznawczego Ki-46.

W międzyczasie (17 listopada) nowym dowódcą 348 FG został Lt. Col. Bob Rowland w miejsce Kearby'ego, który awansował i został przeniesiony do dowództwa 5 FC.

Grudzień rozpoczął się kolejną walką nad Wewak w obronie osłanianych bombowców. 1 grudnia piloci 348 FG starli się z Ki-61 meldując zestrzelenie czterech przeciwników, w tym dwóch Lt. Henderson. Dwa dni później „starych znajomych" odwiedził Col. Kearby, który miał pozwolenie na wykonywanie lotów bojowych od dowódcy 5 FC, generała Wurtsmitha. Razem z nim wystartowali Lt. Col. Rowland, Lt. Oksala i Lt. Brown, ale Rowland musiał szybko zawrócić z powodu awarii silnika. Pozostała trójka popęapart. Meanwhile, the 341st showed up but its pilots first had to defend themselves from an attack by the Staff Flight of the 68th *Sentai*. The battle dispersed into individual dogfights. The Japanese proved to be tough adversaries. Lt. Harold Jacoby was killed in action, while Lt. Ernest Ness was last seen racing down towards the sea with a Ki-61 on his tail. On the Japanese side, two pilots were lost: Lt. Ryuzo Tsuji and Sgt. Shigero Chiba.

The pilots of the 348th were not at all pleased with the ensuing 3:3 result but next day presented them with an opportunity to exact revenge. At 7000 metres over Finschhafen 14 Thunderbolts 'slugged it out' with a gaggle of 16 'Tonys' of the 68th *Sentai* and 'Oscars' of the 59th *Sentai*. The high altitude gave great advantage to the P-47s over the Japanese fighters; it was no surprise when the Americans claimed five enemies for no loss.

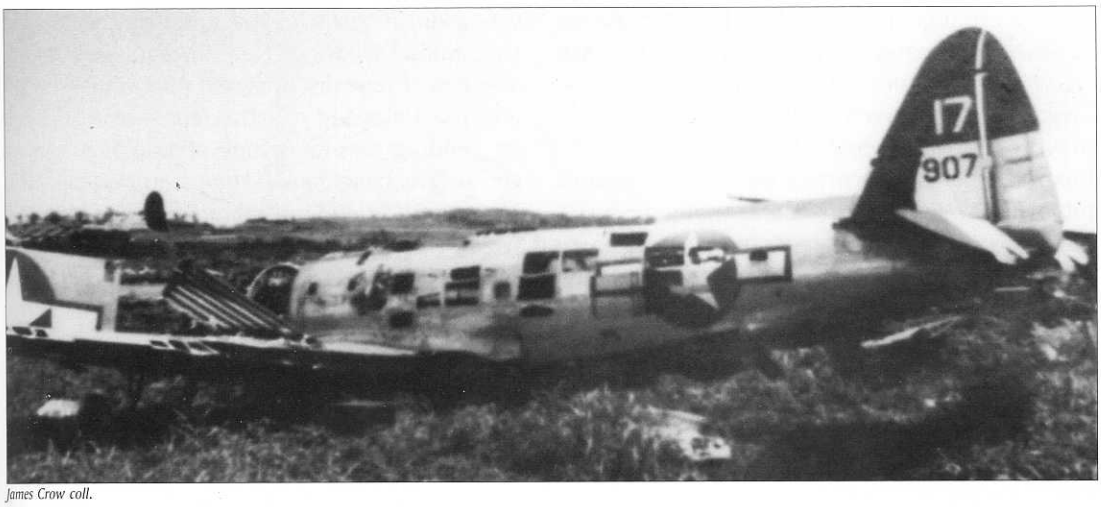
On the morning of 5th November, Lt. Col. Bob Rowland led four pilots over Wewak, where they tackled Ki-61s of the 78th *Sentai*, claiming another five enemy aircraft destroyed. Their opponents acknowledged the loss of only two fighters but it is possible that a couple more bailed out or made emergency landings. Two victories were credited to Rowland. The same course of events took shape two days later, when, over Saidor, Lt. Col. Rowland claimed another brace of enemy aircraft – two Ki-43s – which made him another ace of the 348th. Two more were shot down by Lt. Francis Oksala and Lt. Samuel Brown. The aircraft they faced belonged to the 13th and 59th *Sentai* which recorded the loss of three Ki-43s. Another scrap, another overwhelming victory – on 15th November, five 'Oscars' fell to the guns of P-47 pi-



James Crow coll.

Kolejne dziewczęce godło na P-47D, tym razem wymalowane pod kabiną. Na tej maszynie należącej do 318 FG widać ślady licznych przemalowań.

Another girly emblem on a P-47D, this time placed under the cockpit. This machine from the 318th FG was clearly repainted several times.



James Crow coll.

Zniszczony wrak Thunderbolta porzucony na Saipanie. Możliwe, że jest to samolot należący wcześniej do 318 FG.

Wreckage of a Thunderbolt abandoned at Saipan. Its likely former owner was the 318th FS.

działa nad Wewak, gdzie na wysokości 7000 metrów dostrzeżono pnącą się w górę grupę 25 „Tony" i „Oscarów". P-47 znurkowały od strony słońca z ogromną prędkością i w ciągu kilku minut walki Kearby zestrzelił trzy Ki-43, a jego boczni po jednym Ki-61. Kolejny wypad w ten sam rejon Col. Kearby wykonał 7 grudnia zgłaszając zestrzelenie „Tony", ale ponieważ nie miał świadków swojego zwycięstwa zaliczono mu je tylko jako prawdopodobne.

Między 13 a 17 grudnia 348 FG przeniosła się na lotnisko Finschhafen. Miało to ścisły związek z lądowaniem oddziałów amerykańskich koło Arawe w południowej części Nowej Brytanii. Desant rozpoczął się 15 grudnia i już nazajutrz Japończycy wysłali kilka fal bombowców przeciw przyczółkowi Arawe. Popołudniowy nalot został przechwycony przez Thunderbolty z 348 FG, które zgłosiły zestrzelenie czterech „Zero" i jednego „Kate". Dwa myśliwce zapisał na swoje konto Cpt. Roddy. Rankiem 17 grudnia Japończycy wrócili, ale nad Arawe czekały na nich P-47. Doszło do kolejnego pogromu przeciwników. Piloci 348 FG meldowali zestrzelenie siedmiu bombowców nurkujących D3A „Val" z 552 i 582 Kokutai, dwóch myśliwców „Oscar" (faktycznie „Zero") i jednego rozpoznawczego Ki-46. Po dwa „Vale" strącili Lt. Chapman i Lt. Morrison, który zaraz potem pokonał również „Oscara". Z kolei „Dinah" padł ofiarą Cpt. Roddy'ego, który w ten sposób stał się kolejnym asem 348 FG.

lots, again without loss. Two of them were added to the tally of Lt. William Banks who ten days later shot down a reconnaissance Ki-46 over Wewak.

On 17th November, Lt. Col. Bob Rowland succeeded Kearby as the commander of the 348th FG, as the latter had been promoted and transferred to V Fighter Command headquarters.

December began with another clash over Wewak in defence of some escorted bombers. On 1st December the pilots of the 348th engaged some Ki-61s, claiming four of them, including two by Lt. Wilburn Henderson. Two days later Col. Kearby, who had been granted permission by the CO of 5th FC, Gen. Wurtsmith, to fly combat sorties, decided to "pay a visit" to Wewak. Along with him went Lt. Col Rowland, Lt. Oksala and Lt. Brown – though Rowland had to abort due to an engine malfunction. The remaining three raced towards Wewak where, soaring up to 7000 meters, they spotted a group of 25 'Tonys' and 'Oscars' in a climb. The Thunderbolts rolled into a dive from up sun and in a matter of minutes Kearby had downed three Ki-43s, his fellow pilots gaining a Ki-61 each. Another incursion over the same area on 7th December resulted in yet another 'Tony' claim by Kearby, but since there were no witnesses to confirm the victory, it was registered only as a 'probable'.

Between 13th and 17th December the 348th moved to the Finschhafen airfield. This transfer

James Crow coll.

Lotnisko na wyspie Ie Shima koło Okinawy, lato 1945 roku. Na pasie Plum stoją P-47N z 318 FG.
Ogony Thunderboltów są pomalowane w czarne i żółte pasy, ale jedna z maszyn ma jeszcze tylko kolor żółty. Być może zdjęcie wykonano podczas przemalowywania samolotów.

The airfield at Ie Shima, near Okinawa, summer of 1945 – P-47Ns of the 318th FS at 'Plum' airstrip. The Thunderbolts' tails are painted in black and yellow stripes, although one of the machines still has its tail in solid yellow. The picture may have been taken while the aircraft were being repainted.

20 grudnia dowódca 342 FS, Maj. Banks, zestrzelił innego Ki-46, który kręcił się nad Arawe. Natomiast po południu następnego dnia doszło do kolejnych walk. Nad amerykański przyczółek nadleciało 16 D3A „Val" z 552 i 582 Kokutai osłanianych przez 64 „Zero". Siedmiu pilotów 342 FS zaatakowało bombowce nurkujące zgłaszając zestrzelenie ośmiu z nich na pewno i kilku innych prawdopodobnie. Faktyczne straty Japończyków wyniosły pięć D3A. Trzy zwycięstwa zgłosił Maj. Dunham, po dwa Lt. Gibb i Lt. Hilbig, a jednego Lt. Russo. Do bazy nie wrócił także jeden P-47D, ale jego pilota wyratowano.

Krótko potem czterech pilotów 340 FS starło się z eskortą wyprawy bombowej zgłaszając zestrzelenie dwóch myśliwców „Hamp"[6]. Jeden P-47 został uszkodzony.

Kolejne odwiedziny Kearby'ego w 348 FG zaowocowały następnym patrolem nad Wewak. 22 grudnia wystartował wraz z Cpt. Blairem, Lt. Blendem i Lt. Cronkiem. Amerykanie natknęli się na grupkę „Oscarów". Po odrzuceniu dodatkowych zbiorników paliwa Thunderbolty zaatakowały. Kearby, Blair i Blend zestrzelili trzech przeciwników, ale zwycięstw z pewnością byłoby więcej, gdyby nie zacięcie broni w maszynie Kearby'ego. Nazajutrz były dowódca 348 FG znów pojawił się nad Wewak, gdzie upolował

[6] „Hamp" to nazwa kodowa myśliwca A6M3 Model 32. Faktycznie Amerykanie zestrzelili wówczas dwa myśliwce Ki-61 z 68 Sentai, ale ostatecznie pewne zwycięstwo zaliczono tylko Lt. Robertsowi. W jednym „Tony" poległ dowódca 2 Chutai, kpt. Shogo Takeuchi, jeden z najlepszych asów JAAF na Nowej Gwinei, który rozbił się podczas powrotu do bazy.

was a direct result of the American landings in the southern part of New Britain, near Arawe. The first troops disembarked on 15th December and the following day the Japanese responded by sending several waves of bombers against the Arawe beachhead. The afternoon raid was intercepted by Thunderbolts of the 348th FG which claimed four 'Zeros' and one 'Kate'. Capt. Edward Roddy shot down two fighters. On the morning of 17th December the Japanese returned, but the P-47s were there to welcome them. Another heavy beating followed, the 348th claiming no less than seven D3A 'Val' dive bombers of the 552nd and 582nd *Kokutai*, two 'Oscar' ('Zero') fighters and a reconnaissance Ki-46. Lt. Harvey Chapman and Lt. Frank Morrison claimed two 'Vals' apiece; the latter added one 'Oscar' to his tally a moment later. The 'Dinah' fell prey to Cpt. Ed Roddy who became another ace of the 348th.

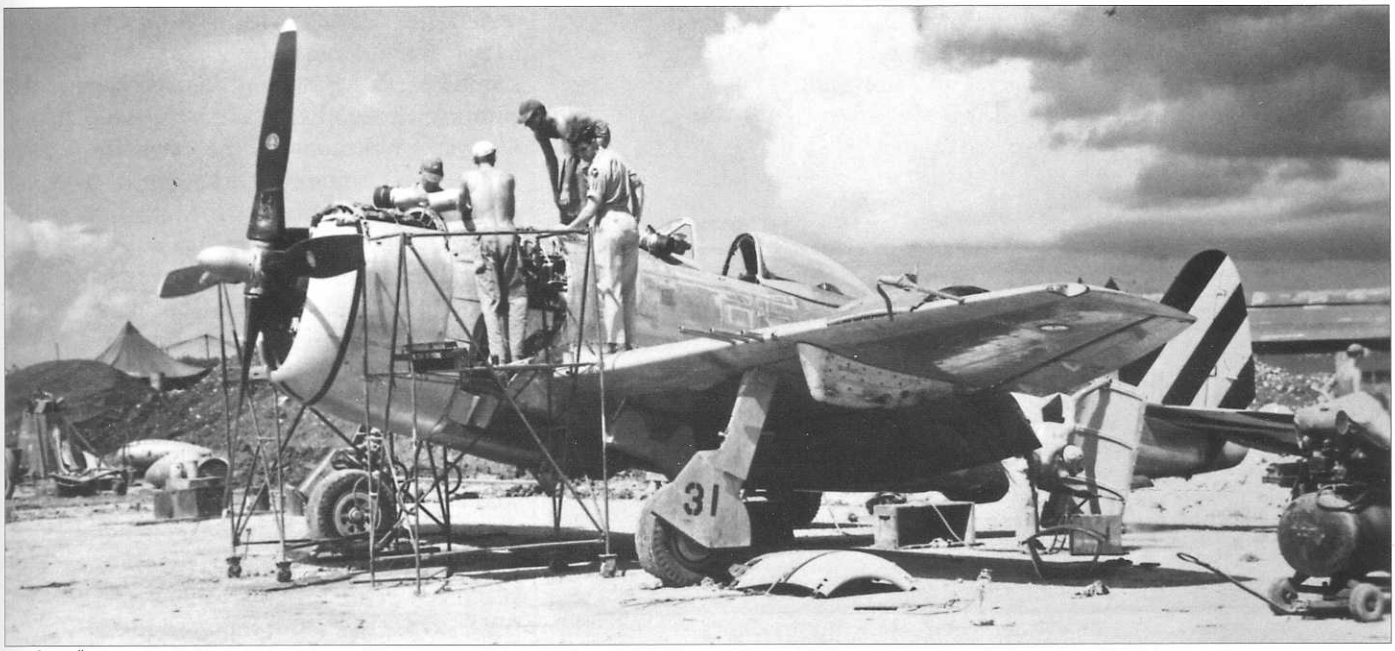
On 20th December Maj. William Banks, the CO of the 342nd FS, shot down another Ki-46 roaming over Arawe. The following day the skies over Arawe erupted in intense combat as the Japanese dispatched 16 D3A 'Vals' of the 552nd and 582nd *Kokutai*, protected by a force of 64 'Zeros'. Seven pilots of the 342nd hit the bombers, claiming eight of them, plus several more 'probables'. The actual Japanese losses were five D3As. Maj. William Dunham scored a 'triple', Lt. Robert Gibb and Lt. Randall Hilbig 'doubles', and Lt. Frank Russo a single kill. One P-47D failed to return but its pilot was rescued.

Shortly afterwards, four pilots from the 340th FS clashed with the escort of another Jap-

Pamiątkowe zdjęcia pilotów 333 FS ze składu 318 FG przed P-47N. Pod kabiną samolotu widoczne godło 333 FS.

Pilots from the 333rd FS (318th FG) in front of one of the unit's P-47Ns. Note the 333rd FS badge under the cockpit.

James Crow coll.



James Crow coll.

Przegląd techniczny P-47N z 318 FG na zalanym słońcem lotnisku Ie Shima w lecie 1945 roku. Numer taktyczny samolotu powtórzony na osłonie podwozia.

Servicing a P-47N of the 318th FG on a sun-drenched Ie Shima 'strip, summer 1945. The aircraft's tactical number is repeated on the landing gear cover.

jednego Ki-61 z 68 Sentai, który płonąc roztrzaskał się w dżungli. Było to 17 zwycięstwo Neela Kearby'ego.

26 grudnia doszło do ciężkiej walki w okolicy wyspy Umboi leżącej koło Arawe. Piloci 342 FS patrolowali wyznaczony sektor, gdy nagle dostrzegli nadlatujące z północnego zachodu dwusilnikowe samoloty. Bombowce rozpoznane jako „Betty" w rzeczywistości były samolotami Ki-49 Donryu („Helen") z 61 Sentai. Ich osłonę miało zapewnić dziesięć Ki-61 z 68 i 78 Sentai oraz dziewięć Ki-43 z 248 Sentai, ale eskorta pogubiła się i tylko nieliczne myśliwce znajdowały się w pobliżu bombowców. Amerykanie runęli z góry na przeciwników rozpoczynając polowanie na bombowce. Najlepiej powiodło się Lt. O'Neillowi, który posłał do wody cztery Ki-49, stając się kolejnym asem. Po dwie „Helen" zgłosili Lt. Sutcliffe, Lt. Orr i Cpt. Roddy. Ten ostatni został trafiony przez strzelca pokładowego i z prychającym silnikiem musiał zawrócić do Finschhafen. Pozostali piloci zestrzelili jeszcze pięć bombowców[7] oraz dwa „Tony". Walka powietrzna rozgrywała się tuż nad amerykańskimi okrętami, które nie bacząc na własne myśliwce otworzyły ogień z działek przeciwlotniczych. Po zestrzeleniu Ki-61 z 78 Sentai pociski z okrętów trafiły samolot Lt. Pratta, który zginął w swojej maszynie. Tego samego dnia swoją pierwszą walkę na P-47 stoczył 36 FS/8 FG, który przybył 22 grudnia do Nadzab. Teraz jego piloci zgłosili pięć zwycięstw przy stracie dwóch własnych maszyn. Już na początku 1944 roku 36 FS przesiadł się na P-38 Lightning.

27 grudnia znów doszło do ciężkich walk nad Arawe. Między godziną ósmą a dziewiątą piloci 340 FS zgłosili zestrzelenie ośmiu D3A,

[7] Faktycznie 61 Sentai wysłała tylko pięć maszyn i żadna z nich nie wróciła do bazy.

anese bomber raid, reporting two 'Hamp'[6] fighters shot down. One Thunderbolt was slightly damaged.

Another visit by Col. Kearby to the 348th FG duly resulted in a sweep over Wewak. On 22nd December, he took along with him Capt. Sam Blair, Lt. Blend and Lt. Cronk. As they spotted a gaggle of 'Oscars', the Americans dropped their auxiliary tanks and attacked from above. Kearby, Blair and Blend shot down three Japanese aircraft. More would likely have followed but to Kearby's despair, his guns jammed. The following day, the former CO of the 348th flew again over Wewak, where he attacked a solitary Ki-61 from the 68th *Sentai,* sending him down, burning like a torch, into the jungle. It was Neel Kearby's 17th victory.

On 26th December another fierce engagement followed as the 342nd, patrolling the area over Umboi Island near Arawe, spotted twin-engined *bogeys* approaching from the northwest. Identified by the Americans as 'Bettys', they were in fact Ki-49 Donryus ('Helens') from the 61st *Sentai*. Their scheduled escort of ten Ki-61s of the 68th and 78th *Sentai* plus nine Ki-43s of the 248th Sentai missed the rendezvous point and only a handful of fighters where nearby when the Americans swooped down on the hapless bombers.

Lt. Lawrence O'Neill had a field day, shooting down four Ki-49s in quick order, becoming another ace of the unit. Lt. Robert Sutcliffe, Lt. George Orr and Capt. Ed Roddy each scored

[6] 'Hamp' was the early Allied code-name for the A6M3 Model 32 fighter. In fact, the Americans had shot down two Ki-61s from the 68th *Sentai* – but only Lt. Guy Roberts was eventually credited with a victory. Cpt. Shogo Takeuchi, the CO of the 2nd *Chutai* and one of the top-scoring JAAF aces over New Guinea, was killed in this action when his 'Tony' crashed as he attempted to land at his base.

James Crow coll.

Jeden z P-47N nazwany „I've had it" należący do 318 FG na lotnisku le Shima w roku 1945. Przód silnika i nosek piasty w kolorze żółtym.

One of the 318th FG's P-47Ns marked with a distinctive 'I've had it' inscription, le Shima 'strip, 1945. The front part of the cowl and the propeller's hub are yellow.

siedmiu A6M i jednego Ki-61, a piloci 341 FS meldowali dziesięć A6M i dwa Ki-43. Podczas walki zaginął Lt. Henderson z 341 FS, a drugi zestrzelony pilot został wyratowany.

Tymczasem pojawiła się kolejna jednostka wyposażona w P-47. Był nią 7 FS/49 FG, który przerzucono do Gusap 16 listopada. W grudniu siły Thunderboltów na Nowej Gwinei zostały poważnie wzmocnione, gdy przezbrojenie w P-47 rozpoczęło kilka kolejnych jednostek. 15 grudnia do Nadzab przybył ze swoimi Thunderboltami 39 FS/35 FG, a następnego dnia do Gusap przeleciał 9 FS/49 FG. Z kolei w dniach 28 i 29 grudnia z terenu Australii na lotnisko Dobodura przybyły 69, 310 i 311 FS ze składu 58 FG.

Większość z nich musiała poczekać na swój debiut do pierwszych miesięcy 1944 roku, ale niektóre miały już pewne doświadczenia bojowe na P-47. 12 grudnia cztery Thunderbolty z 9 FS wspólnie z Warhawkami z 49 FG wzięły udział w odpieraniu ataku japońskich bombowców 'Helens'. Roddy was hit by return fire and was forced to break for Finschhafen with the engine of his *Jug* running rough. The remaining pilots claimed five more bombers[7] and two 'Tonys'. Unfortunately, the running air battle drifted over some American warships. Regardless of the presence of 'friendlies' above, the trigger-happy gunners put up an intense anti-aircraft barrage. Lt. James E. Pratt shot down a Ki-61 from the 78th *Sentai*, but moments later his machine was struck by naval gunfire from beneath, killing him instantly. On the same day, the 36th FS/8th FG – that had arrived at Nadzab only four days earlier – flew its first operational sortie on P-47s, claiming five victories for the loss of two machines. In early 1944, the 36th FS was re-equipped with P-38 Lightnings.

James Crow coll.

Further heavy fighting over Arawe took place on 27th December. Between 0800 and 0900 hours, the 340th reported the destruction of eight D3As, seven A6Ms and one Ki-61: the 341st FS claimed nine A6Ms and two Ki-43s. Lt. Milburn Henderson of the 341st went missing in action and another pilot of the squadron was shot down but rescued.

Meanwhile, another Thunderbolt-equipped outfit made its debut in the PTO (Pacific Theatre of Operations). The 7th FS/49th FG was moved to Gusap on 16th November. In December, the P-47 force in New Guinea was substantially strengthened as several other fighter units re-equipped with *T-Bolts*. On 15th December Thunderbolts of the 39th FS/35th FG reached Nadzab, followed the next day by machines of the 9th FS/49th FG, which settled in at Gusap. On 28-29th December, the 69th, 310th and 311th FS from the 58th FG moved from Australia to the Dobodura airstrip.

Most of the newly arrived units underwent their baptism of fire in early 1944, though some had already acquired combat experience on P-47s. On 12th December four Thunderbolts of the 9th FS joined Warhawks of the 49th FS in countering a Japanese bomber raid on Gusap. The P-47 pilots claimed one 'Oscar'. However, not all American pilots managed to master their new mounts in time: on 26th December, 16 Thunderbolts 'mixed it up' with only eight 'Oscars' from the 248th *Sentai*, the Japanese shooting down two P-47s for no loss of their own.

At the beginning of 1944 the Japanese reorganized their forces in New Guinea. The 59th *Sentai* was transferred back to Japan and several new units, the 33rd, 63rd and 77th *Sentai*, equipped with Hayabusa fighters, were brought in. It was during this period that the Japanese experimented with various techniques for breaking up large enemy aircraft formations. Ser-

[7] In fact, the 61st *Sentai* dispatched only five machines, of which none came back.

ców na Gusap. Piloci P-47 zgłosili zestrzelenie jednego „Oscara". Nie wszyscy dobrze radzili sobie z P-47. Przykładowo 26 grudnia 16 Thunderboltów stoczyło walkę z ośmioma „Oscarami" z 248 Sentai. Dwa P-47 zostały zestrzelone, a Japończycy odlecieli bez strat.

Na początku roku Japończycy zreorganizowali swoje siły na Nowej Gwinei. Przybyły wyposażone w Hayabusa 33, 63 i 77 Sentai, a do Japonii została wycofana 59 Sentai. Japończycy imali się różnych sposobów niszczenia samolotów przeciwnika w powietrzu. Sierżant Kazuo Shimizu z 59 Sentai zaczął zrzucać na formacje przeciwnika bomby Ta Dan. Zameldował, że 14 lutego zniszczył w ten sposób trzy B-25, a następnego dwa P-47.

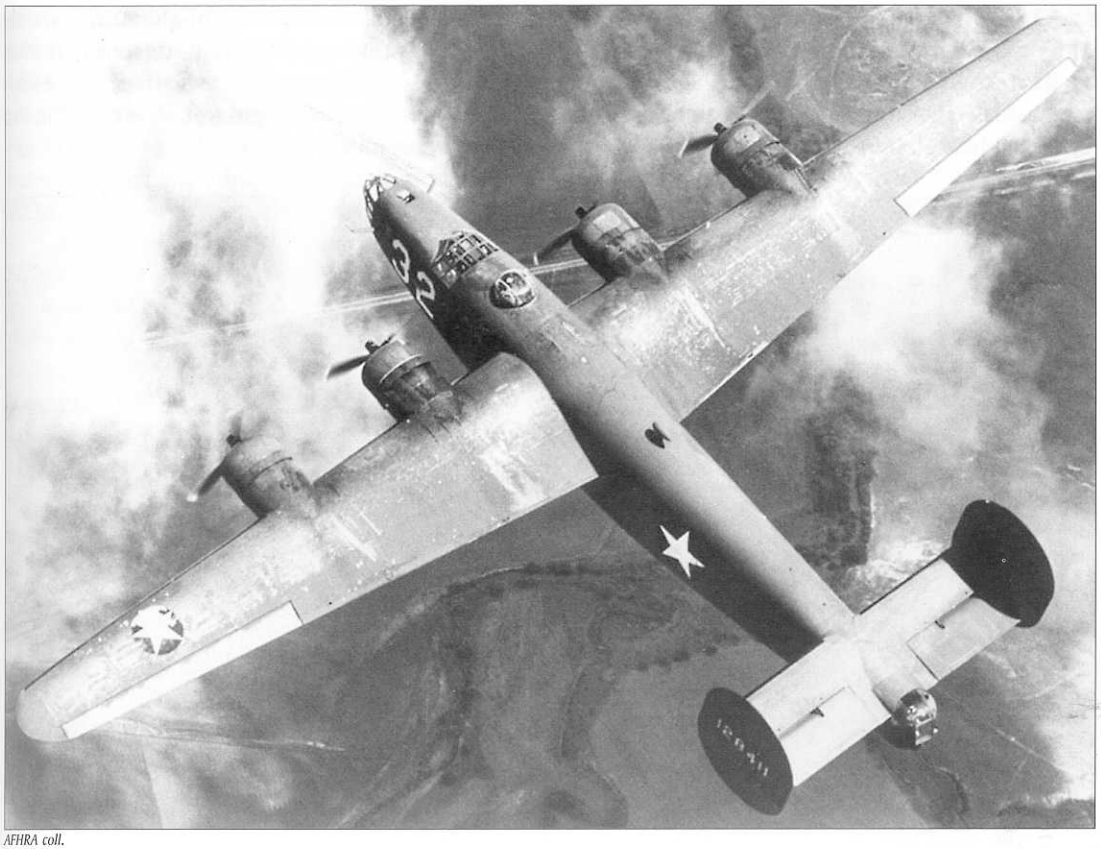
8 stycznia 1944 roku podczas dramatycznej walki nad Wewak 13 Thunderboltów z 39 FS/35 FG zwarło się z 40 japońskimi myśliwcami. Jednego z nich zestrzelił Lt. Clymer. Miesiąc później (6 lutego) swoje ostatnie zwycięstwa na P-47 zanotowała 8 FG, która używała zaledwie kilku tych samolotów. Cpt. Smith zestrzelił wówczas po długiej pogoni dwusilnikowy samolot rozpoznawczy Ki-46-III „Dinah" z 82 Dokuritsu Chutai.

Tymczasem ważne rzeczy działy się w 348 FG. 3 lutego po zestrzeleniu ośmiu japońskich myśliwców nad Wewak konto jednostki podskoczyło do 150 zwycięstw.

Tragedia nastąpiła w dniu 5 marca. Po południu Col. Neel Kearby poprowadził nad Wewak dwóch innych pilotów – Cpt. Blaira i Cpt. Dunhama. Zbliżając się do lotniska Dagua Amerykageant Kazuo Shimizu of the 59th *Sentai* successfully dropped so-called *'Ta-Dan'* bombs on American aircraft, reportedly destroying three B-25s on 14th February and two P-47s the following day.

On 8th January 1944, 13 Thunderbolts of the 39th FS/35th FG engaged a force of 40 Japanese fighters; Lt. Clymer brought down one of them. One month later (on 6th February) the 8th FG claimed its last P-47 victories using only a couple of Thunderbolts. On that day, Cpt. Smith gave chase to a 'recce' Ki-46-III 'Dinah' from the 82nd *Dokuritsu Chutai* – he caught up with it, and shot it down in flames.

Meanwhile, memorable events were taking place in the 348th FG. On 3rd February, after destroying another eight Japanese fighters over Wewak, the unit's score had risen to 150 aerial victories. But tragedy was to strike on 5th March... That afternoon, Col. Neel Kearby led two pilots, Cpt. Blair and Cpt. Dunham over Wewak. Approaching Dagua airfield, the Americans spotted three Ki-48 'Lily' bombers of the 75th *Sentai* in a landing pattern and promptly shot them down. Almost immediately, Hayabusa fighters of the 33rd Sentai bounced them. Kearby and Blair broke hard in opposite directions, heading for the cover of a dark mass of cloud. At the same time, Dunham hauled his machine around at full power in a steep chandelle, reversing course and charging head-on at an 'Oscar', blasting it away. He too, rushed to duck into the clouds, just catching a glimpse of Kearby's aircraft with a Japanese fighter dead astern.



AFHRA coll.

Na Pacyfiku jednym z głównych zadań Thunderboltów było zapewnienie osłony czterosilnikowym bombowcom Consolidated B-24 Liberator. Ze względu na swój ogromny zasięg większość B-24 kierowano do jednostek na Pacyfiku, chociaż część służyła również w Europie.

Over the Pacific, one of Thunderbolts' primary tasks was to provide fighter cover for the four-engined Consolidated B-24 Liberator bombers. Due to their superb range, most B-24s operated in the Pacific Theatre of Operations (PTO), although many saw service in Europe as well.

nie dostrzegli trzy podchodzące do lądowania bombowce Ki-48 „Lily" z 75 Sentai. W ciągu kilku sekund wszystkie trzy bombowce zostały zestrzelone. Wówczas na ogonach Thunderboltów pojawiły się myśliwce Hayabusa z 33 Sentai. Podczas uniku Kearby i Blair skręcili w przeciwnych kierunkach, kierując się w stronę czarnej zasłony chmur. Tymczasem Dunham wyciągnął w górę i w ataku czołowym zestrzelił jednego „Oscara", po czym również musiał uciekać w chmury. Zdążył jeszcze zobaczyć samolot Kearby'ego ścigany przez japońskiego myśliwca. Gdy wrócił do bazy okazało się, że wszyscy czekają na byłego dowódcę 348 FG. Col. Neel Kearby, as z 22 zwycięstwami na koncie, nigdy nie wrócił. Jego ciało zostało odnalezione dwa lata po wojnie. Zginął zestrzelony prawdopodobnie przez sierż. Shironushi Kumagaya.

348 FG wciąż pozostawała przodującą jednostką Thunderboltów na Pacyfiku. W trakcie kolejnego wymiatania nad Wewak, 11 marca doszło do wielkiej bitwy powietrznej z około 30 japońskimi myśliwcami Ki-43, Ki-61 oraz kilkoma rozpoznanymi jako Ki-44 „Tojo". Z całą pewnością brali w niej udział piloci 77 Sentai, bo zestrzelenie jednego P-47 zgłosił kpt. Yoshiro Kuwabara, który poległ trzy dni później mając na swoim koncie co najmniej 12 zwycięstw. Piloci 348 FG meldowali 14 zestrzeleń za cenę trzech uszkodzonych P-47. Był to ich ostatni sukces na okres dwóch i pół miesiąca.

Mimo ciągłej presji Amerykanów, stałych bombardowań lotnisk, goniący resztkami sił na Nowej Gwinei Japończycy potrafili odgryźć się nawet Thunderboltom. 11 kwietnia podczas ataku na Wewak w powietrzu napotkano sześć Ki-61 z 68 Sentai i cztery Ki-43 z 77 Sentai, które zaatakowały 16 P-47 z 311 FS/58 FG. Bez strat własnych Japończycy zestrzelili trzy Thunderbolty. Jednak były to już ostatnie walki z myWhen he returned to base, he waited anxiously with the rest of the unit to see if the former CO of the 348th FG would make it back. An ace with 22 victories to his credit, Col. Neel Kearby failed to appear. His body remained undiscovered until two years after V-J day. Sgt. Shironushi Kumagaya probably shot him down.

The 348th remained a top-scoring Thunderbolt unit in the PTO. During another sweep over Wewak on 11th March, an encounter with 30 Ki-43s, Ki-61s and Ki-44 'Tojos' quickly turned into a ferocious aerial battle. One of the Japanese units involved was the 77th *Sentai*: Cpt. Yoshiro Kuwabara (killed three days later, with 12 victories at the time of his death) claimed one P-47. The Americans filed 14 victory claims against only three P-47s damaged. It was to be their last success for two and a half months.

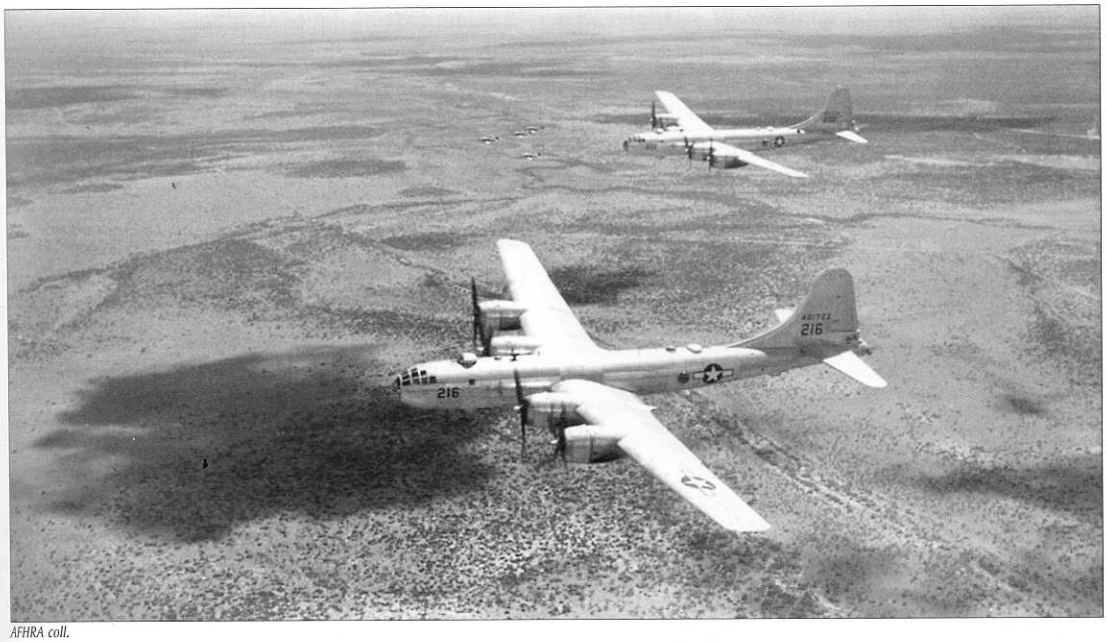
Despite relentless American bombing of their airfields, the hard-pressed Japanese in New Guinea nevertheless fought back. On 11th April 1944, during a raid on Wewak, six Ki-61s of the 68th *Sentai* and four Ki-43s of the 77th *Sentai* engaged a force of 16 P-47s from the 311th FS/58th FG, shooting down three of them for no loss. However, these were to be the last skirmishes between the opposing fighter forces. Soon afterwards, most of the Japanese units were disbanded, and the 33rd Sentai was evacuated from the island.

By the end of May, Allied troops had landed at Wakde, Biak and Morotai islands, the landing areas being protected by Thunderbolts. On 27th May, pilots of the 348th FG encountered a new type of Japanese Navy aircraft over Biak; the Yokosuka D4Y 'Judy' from the 601st *Kokutai*. The Americans shot down five of them, mistakenly identifying them as 'Oscars' and 'Tonys'. During the first week of combat over Biak, the 348th FG claimed 12 enemy aircraft in return for the loss of one pilot.

James Crow coll.

Kolejne bardzo artystyczne godło na kadłubie Thunderbolta. Tym razem chodzi o P-47N z 333 FS/318 FG (44-88043) nazwanego „2 Big And Too Heavy". Na osłonie podwozia numer 21.

Another superb example of how artistic "nose art" can get. Seen here is a P-47N of the 333rd FS/318th FG (s/n 44-88043) christened *'2 Big And Too Heavy'*. Note the "21" on the landing gear cover.



AFHRA coll.

śliwcami wroga. Wkrótce większość japońskich jednostek została rozwiązana i ewakuowano jedynie 33 Sentai.

Pod koniec maja alianckie oddziały desantowe wylądowały w Wakde, Biak i Morotai. Rejony desantów stały się teraz obszarem operacyjnym Thunderboltów. 27 maja piloci 348 FG natknęli się nad Biak na nowe samoloty japońskiej marynarki wojennej Yokosuka D4Y „Judy" z 601 Kokutai. Amerykanie zgłosili zestrzelenie pięciu z nich, identyfikując swoje ofiary jako „Oscary" i „Tony". W ciągu pierwszego tygodnia walk nad Biak 348 FG zgłosiła zestrzelenie 12 przeciwników przy stracie tylko jednego myśliwca wraz z pilotem. Prestiż jednostki wyraźnie wzrósł po podsumowaniu działań całego V Fighter Command. Między 27 maja a 12 czerwca zanotowano zestrzelenie 43 japońskich samolotów, z czego 26 należało do 348 FG. W lipcu w skład Grupy włączono 460 FS, a miesiąc później jednostka została przerzucona na lotnisko na wyspie Noemfoor.

Także w sierpniu do Noemfoor przybyła 35 FG dowodzona przez Lt. Col. Edwina A. Dossa. Do końca września stacjonujące tam Thunderbolty zostały wykorzystane do ataków szturmowych na cele w północno-zachodniej części Nowej Gwinei, w tym również na lotniska. Nad zasłanymi wrakami japońskimi bazami nie napo-

The unit's reputation further improved after the entire V Fighter Command had reviewed its recent operations: 43 Japanese aircraft were reported destroyed between 27th May and 12th June, 26 of which were claimed by the 348th FG. In July the Group incorporated the 460th FS, and the following month moved to an airfield at Noemfoor Island.

August saw the arrival of the 35th FG under Lt. Col. Edwin A. Doss at Noemfoor. Up until late September, the Thunderbolts stationed there were engaged in ground attack missions against targets in the north-west of New Guinea, which included enemy airfields. No opposition was encountered in the air over the Japanese bases; by this time they were littered with burned-out wrecks. In October, the 35th FG received their first P-47D-28s and moved to Morotai airstrip on Halmahera Island. From there, the 40th and 41st squadrons supported Liberators in their raids against the "Ploesti of the Pacific" – the oil refineries at Balikpapan on Borneo. The target was located some 1700 miles (2735 km) away from their home base and represented quite a challenge for the Thunderbolts. To complicate matters, stiff enemy air defences were expected, as American bombers had previously suffered crippling losses at the hands of Japanese fighters in that area.

W roku 1944 do służby weszły bombowce Boeing B-29 Superfortress. Były to najnowocześniejsze bombowce II Wojny Światowej zdolne do skutecznych ataków z dużej wysokości. Wiosną 1945 roku powstało kilka jednostek P-47N przeznacznych tylko do osłony nalotów B-29.

In 1944 the Boeing B-29 Superfortress was pressed in to service. They were the most modern bombers of WWII, capable of striking targets from enormous altitudes. In the spring of 1945 several fighter units were equipped with the long-range P-47Ns, solely for the purpose of flying escort to B-29s.

AFHRA coll.

tkano już żadnych samolotów. W październiku 35 FG otrzymała pierwsze P-47D-28 i przeniosła się na lotnisko Morotai na wyspie Halmahera. Stamtąd 40 i 41 FS wspierały ataki Liberatorów na „Ploesti Pacyfiku", czyli rafinerie w Balikpapan na Borneo. Cel położony w odległości 1700 mil (2735 km) od własnych baz był nie lada wyzwaniem dla Thunderboltów. Co gorsza, czekały tam chmary japońskich myśliwców, które do tej pory zadawały bombowcom poważne straty.

Pierwszy atak nastąpił 10 października, a kolejny cztery dni później. W trakcie pierwszej misji wspólnie z P-38 zestrzelono 18 japońskich samolotów, w tym 12 zapisano na konto 40 FS. Trzy zwycięstwa zaliczył Cpt. Bill Strand. Podczas drugiej misji, 14 października zaginął Lt. Raymond P. Wiedmeyer z 41 FS. Wykonując wspierające formację bombowców wymiatanie nad pasem Manggar, Thunderbolty stoczyły walkę z grupą „Oscarów" i Wiedmeyer strącił jednego Ki-43 z ogona swojego dowódcy – Lt. Waltera Sweeney'a. Nie zauważył innego Japończyka na swoim ogonie. Podczas tej akcji piloci 40 FS zgłosili dziesięć kolejnych zwycięstw. Co najważniejsze, straty bombowców znacznie zmalały.

Tymczasem rozpoczęła się inwazja Filipin. W ciągu kolejnych tygodni Thunderbolty z 35, 58 i 348 FG eskortowały bombowce nękające japońskie pozycje. 24 listopada piloci 40 FS/35 FG natknęli się nad Alicante na formację bombowców Ki-48 „Lily" i zestrzelili sześć z nich. Jeszcze lepiej poszło im 14 grudnia, gdy zestrzelili całą formację 14 japońskich bombowców nad Los Negros.

Dla 348 FG grudzień był najgorętszym okresem walk w całej historii jednostki. Nad Filipinami po raz pierwszy napotkano nowe japoń-

The first strike took place on 10th October, followed by another four days later. During the first mission P-47s and P-38s shared in the destruction of 18 enemy aircraft, 12 of which were credited to the 40th FS. Cpt. Bill Strand scored a triple victory.

During the second mission on 14th October, Lt. Raymond P. Wiedmeyer of the 41st FS was lost in action. While performing an offensive fighter sweep ahead of the bomber stream over Manggar airstrip, the Thunderbolts 'slugged it out' with a group of 'Oscars'; Wiedneyer managed to shoot one Ki-43 off the tail of his CO, Lt. Walter Sweeney, only to fall prey to another Japanese behind him. During this action pilots of the 40th FS filed ten more victories. The most important thing, however, was that losses among the bombers were minimal.

In the meantime, the Allied assault on the Philippines began. During the following weeks Thunderbolts of the 35th, 58th and 348th FGs assisted bombers harassing Japanese strongpoints. On 24th November, over Alicante, the 40th FS/35th FG ran into a formation of Japanese Ki-48 'Lily' bombers and destroyed six of them. They fared even better on 14th December, claiming a whole formation of 14 enemy bombers over Los Negros.

For the 348th FG, December was the most intense period of combat in the entire history of the unit. Over the Philippines, American fighters clashed for the first time with the new Japanese Nakajima Ki-84 Hayate fighter, known to the Allies as 'Frank'. In December, the 348th reported 99 victories, including 33 claimed in the space of one hour on the 24th of that month. The unit's own losses were limited to just eight pilots.

Podarunek od lotników 58 FG dla japońskiego premiera Tojo. Mariany, czerwiec 1944 roku.

A bomb 'dedicated' to Japanese Prime Minister Tojo, a gift from the pilots of the 58th FG. Mariana Islands, June 1944.

James Crow coll.

skie myśliwce Nakajima Ki-84 Hayate, które w alianckim kodzie otrzymały nazwę „Frank". W ciągu tego miesiąca 348 FG zameldowała 99 zwycięstw, z czego aż 33 w ciągu godziny w dniu 24 grudnia. Straty własne w grudniowych walkach wyniosły ośmiu pilotów.

Na początku roku 1945 Thunderbolty wspierały lądowanie w Zatoce Lingayen na Luzonie. Podstawowym ich zadaniem były ataki na cele naziemne z wykorzystaniem bomb i napalmu. Sporadycznie wykonywano wymiatania i patrole nad Formozą. Podczas jednej z takich misji, 28 lutego Cpt. Darrel J. Laird z 40 FS zestrzelił trzy myśliwce „Frank". Do kwietnia 35 i 348 FG zostały przezbrojone w samoloty P-51 Mustang.

W atakach na cele naziemne uczestniczyli również piloci 58 FG wzmocnionej o 201 FS. O celności japońskiej artylerii przeciwlotniczej przekonał się szczególnie 69 FS, który do kwietnia stracił dziewięciu pilotów i 21 P-47. Następnie Grupa przeniosła się na lotnisko Mangaladon i Porac na Luzonie. Skuteczna w atakach na cele naziemne 58 FG nie miała znaczących sukcesów w powietrzu. Jej piloci zestrzelili tylko 14 samolotów wroga.

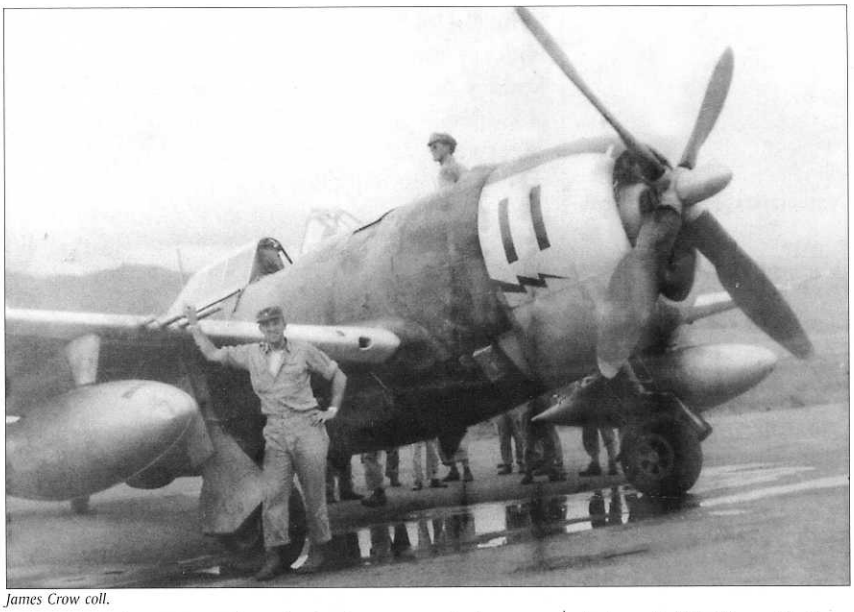
Zupełnie inaczej wyglądała historia 318 FG. Składała się ona z 19, 73 oraz 333 FS i w czerwcu 1944 roku przybyła z Hawajów na Saipan, gdzie została „dowieziona" na lotniskowcach. Początkowo osłaniała lądowanie na Marianach często wykonując zadania myśliwsko-bombowe przeciw celom na Guam i Tinian.

Na początku 1945 roku 318 FG jako pierwsza jednostka USAAF otrzymała ostatnią wersję Thunderbolta – P-47N. Grupa stacjonowała wówczas na małej wyspie le Shima, leżącej tuż koło Okinawy i od japońskich Wysp Macierzystych dzieliło ją tylko 325 mil (523 km). 318 FG zajęła pas nazywany Plum.

W tym czasie wciąż toczyły się walki na Okinawie. W akcie desperacji Japończycy rzucili przeciw Amerykanom dziesiątki Kamikadze, które do końca kwietnia zatopiły 15 okrętów i uszkodziły 139 kolejnych. Nocami nadlatywały pojedyncze japońskie bombowce bombardując lotniska. Choć nie odniosły większych sukcesów, nie pozwalały pilotom porządnie się wyspać.

W tym czasie poziom wyszkolenia japońskich pilotów był już w zdecydowanej większości bardzo niski. Jednak garstka doświadczonych weteranów nadal była bardzo niebezpieczna. Wyposażenie jednostek JAAF było bardzo różne. Oprócz starszych „Oscarów" i Hienów można było spotkać w powietrzu również nowe Ki-84 „Frank". Równie groźna miała okazać się artyleria przeciwlotnicza.

Początkowo zaczęto nękać Japonię nocnymi atakami w misjach nazywanych „Heckler". Pierwszą stratę poniesiono nocą 18 maja, gdy dwa P-47N wykonały atak rakietowy na Tanega



James Crow coll.

Jeden z P-47D-30 ze składu 311 FS/58 FG tuż po przybyciu na lotnisko San Jose na wyspie Mindoro w dniu 21 grudnia 1944 roku. Poprzednio jednostka stacjonowała w San Roque na Leyte. Samolot posiada ciekawy kamuflaż. Malowanie zostało naniesione na kadłub z wyjątkiem osłony silnika. W ciągu następnych tygodni 58 FG poniosła znaczne straty bojowe. Wśród straconych maszyn była również co najmniej jedna zestrzelona omyłkowo przez Hellcaty US Navy.

One of the P-47D-30s from the 311th FS/58th FG shortly after arriving at San Jose airfield on the Mindoro Island on 21st December 1944. Until then, the unit was stationed at San Roque, Leyte. The aircraft shows an interesting camouflage – the engine cowling was left unpainted. In the following weeks the 58th FG suffered heavy losses. Among them was at least one machine mistakenly shot down by US Navy Hellcats.

In early 1945, Thunderbolts gave their support to the amphibious operation at Lingayen Gulf, on Luzon Island. Their basic task was to pound the enemy on the ground with bombs and napalm. Fighter sweeps were flown sporadically over Formosa (Taiwan). During one such mission, on 28th February, Cpt. Darrel J. Laird of the 40th FS shot down three 'Frank' fighters. By April 1945, the 35th and 348th FGs had transitioned to P-51 Mustangs.

The 58th FG also performed ground-support missions, reinforced by the 201st (Mexican) FS. The group suffered heavily due to intense ground fire, losing nine pilots and 21 P-47s by the end of April. At a later date the unit transferred to airfields at Mangaladon and Porac on Luzon. Though the 58th FG was effective against ground targets, it did not enjoy many successes in the air, claiming only 14 enemy aircraft destroyed.

The 318th FG provided quite a different story, however. It was comprised of the 19th FS, the 73rd FS and the 333rd FS and was transported from Hawaii to Saipan onboard US Navy carriers. Initially, it covered the invasion of the Marianas, frequently performing fighter-bomber missions against targets on Guam and Tinian islands.

In early 1945, the 318th FG became the first USAAF unit to receive the ultimate Thunderbolt – the P-47N. The Group was stationed on a small island – le Shima– located near Okinawa, only 325 miles (523 km) away from Japan's home islands. The unit established itself at the airstrip commonly known as 'Plum'.

At that time, ferocious battles were being fought for control of Okinawa Island. In an unprecedented act of desperation, the Japanese launched dozens of Kamikaze attacks, which accounted for the sinking of 15 US warships and a further 139 being damaged. At night, lone Japanese bombers would drop their load on

Shima. Do bazy nie wrócił Cpt. Bill Fancher. Podczas startu do akcji poszukiwawczej zginął Rodney Selfridge z 73 FS, a w kolejnej misji – „Heckler" – zaginął kolejny pilot. Misje nocne przerwano i 24 maja 32 Thunderbolty zaatakowały bombami i rakietami lotniska na Kiusiu, a następnie ostrzelały z broni pokładowej stacje radarowe, linie kolejowe, baraki i statki. Bill Spencer z 73 FS zestrzelił wówczas jednego myśliwca.

Następny dzień przeszedł do historii 318 FG. 25 maja formacja 28 Thunderboltów stanęła do walki z setkami japońskich samolotów zmierzających do samobójczego ataku na Okinawę. Dwóch pilotów 19 FS, Lt. Richard Anderson i Lt. Don Kennedy, nagle znalazło się w pobliżu grupy 30 myśliwców „Zero". Nie bacząc na 15-krotną przewagę Japończyków, dwaj piloci znurkowali w środek formacji wroga strzelając krótkimi seriami. Kilka minut później było po wszystkim. Anderson strącił pięć, a Kennedy trzy „Zero".

Do walki włączyli się teraz pozostali piloci 318 FG. Cpt. Jim Snyder zestrzelił dwa D3A i jednego „Tony", po trzy „Oscary" strącili Lt. Stanley J. Lustic i Lt. Leon Cox. Piloci przeciwnika rzadko wykonywali jakiekolwiek uniki. Kierowali się wprost ku okrętom amerykańskiej floty i byli kolejno zestrzeliwani. Wśród ofiar Johna Dunna był również stareńki Ki-27 „Nate", który najwyraźniej próbował go staranować. W ciągu czterech godzin 318 FG zaliczyła zestrzelenie 34 z 60 napotkanych samolotów przeciwnika. Pozostałe zatopiły jednak trzy okręty.

28 maja 24 Thunderbolty napotkały nad Kanoya 48 maszyn japońskich. Zestrzelono 17 samolotów na pewno, cztery prawdopodobnie i uszkodzono dwa. Cpt. John Vogt i Lt. Philip La Rochelle z 19 FS odrzucili dodatkowe zbiorniki paliwa i rzucili się na 28 „Zero" rozpoczynając zaciekłą walkę na wysokości 8500 metrów. Vogt strącił pięć „Zero" na pewno i jednego prawdopodobnie, a La Rochelle jednego i prawdopodobnie drugiego. W innej walce czterej piloci posłali w płomieniach do ziemi jeszcze czterech Japończyków.

American airfields. As harmless as these nocturnal incursions usually were, they did at least succeed in depriving US pilots of sleep.

By this time, the vast majority of Japanese pilots were poorly trained and it was only a handful of battle-hardened veterans who could pose any danger to the USAAF. The JAAF units were equipped with a variety of older 'Oscar' and 'Hien' types, as well as the new Ki-84 'Frank'-but the Japanese anti-aircraft defences remained a serious threat to US pilots.

The first harassment missions against the Japanese home islands were the so-called 'Heckler' nocturnal raids. The first loss occurred on the night of 18th May, when two P-47Ns performed a rocket attack against Tanega Shima. Cpt. Bill Fancher failed to return to base. Another pilot, Rodney Selfridge of the 73rd FS, was killed in the ensuing rescue mission. The night missions were soon abandoned and on 24th May, 32 Thunderbolts attacked an airfield on Kyushu Island (the southernmost of Japan's home islands) with bombs and rockets, afterwards shooting up targets of opportunity–among them radar stations, rolling stock, barges and ships. Bill Spencer of the 73rd FS grabbed the opportunity to bring down an enemy fighter as well.

The following day turned out to be a memorable moment in the history of the 318th FG. On 25th May, its 28 Thunderbolts were faced with a massive formation of Japanese aircraft heading for Okinawa on a suicide mission. Two pilots of the 19th FS, Lt. Richard Anderson and Lt. Don Kennedy, came across a 30-strong formation of 'Zero' fighters. Outnumbered by fifteen to one, the two nevertheless dived into the middle of the hostile formation, firing short bursts. Within a couple of minutes it was all over. Anderson shot down five 'Zeros', Kennedy three. At this moment the rest of the 318th joined in the scrap. Cpt. Jim Snyder shot down two D3As and one 'Tony', Lt. Stanley J. Lustic and Lt. Leon Cox each claimed three 'Oscars'. The Japanese pilots rarely tried to shake off their assailants; they simply pressed on towards

Uzupełnienia Thunderboltów dostarczano na Guam, gdzie samoloty były montowane i rozsyłane do jednostek bojowych. Widoczne na zdjęciu P-47 oczekują na zamontowanie ogonów i śmigieł.

Thunderbolt replacement aircraft were being delivered to Guam, where they were assembled and issued to combat units. These machines wait to have their tail units and propellers installed.

James Crow coll.

James Crow coll.

Jeden z P-47N dostarczonych na Guam w roku 1945. Zwraca uwagę zdjęta osłona koła podwozia. Samolot nie ma jeszcze zamontowanego śmigła.

One of the P-47Ns delivered to Guam in 1945. Noteworthy is the lack of landing gear covers. The aircraft is still devoid of its propeller.

Od 6 czerwca 318 FG rozpoczęła wymiatania nad Kiusiu i w ciągu kolejnych pięciu dni zestrzelono 42 samoloty japońskie, a kilka innych zniszczono na ziemi. Niezwykłym wyczynem popisał się 6 czerwca Cpt. Judge Wolfe z 333 FS, który w ataku czołowym na dwa „Zero" odpalił w ich kierunku dwie rakiety. Jeden z myśliwców japońskich został trafiony i eksplodował w kuli ognia. Było to pierwsze zwycięstwo amerykańskiego pilota (a szóste Wolfe'a) odniesione za pomocą rakiety. Zaraz potem zestrzelił także drugiego Japończyka.

8 czerwca łupem pilotów 318 FG padło 13 maszyn wroga. Dwa dni później sześciu pilotów 333 FS prowadzonych przez Cpt. Wolfe'a napotkało siedem japońskich myśliwców i w ciągu kilku minut wszystkie zostały zestrzelone. Wolfe uzyskał swoje zwycięstwa numer 8 i 9. Zaraz potem Robert J. Stone, który również pokonał dwóch Japończyków, zameldował problemy z turbosprężarką. Zawrócił na południe i wówczas w rejonie bazy Nittagahara został zaatakowany przez chmarę myśliwców. Lecąc tuż nad ziemią dostrzegł startującego bombowca „Betty", który zderzył się z dwoma ścigającymi go myśliwcami. W ten niezwykły sposób uzyskał pięć zwycięstw w jednym locie. Nazajutrz Maj. John J. Hussey z 73 FS uzyskał setne zwycięstwo dla 318 FG. Do 22 czerwca konto jednostki

On 28th May, 24 Thunderbolts ran into a force of 48 Japanese aircraft over Kanoya. The result of that encounter was 17 enemy aircraft destroyed, four 'probables' and two damaged. Cpt. John Vogt and Lt. Philip La Rochelle of the 19th FS found themselves in a ferocious battle at 8500 metres with no fewer than 28 'Zeros'. Vogt scored five confirmed victories and one probable, while La Rochelle claimed one confirmed and one probable. In the meantime, four more pilots of the unit claimed one victory each.

Starting from 6th June, the 318th FG began to fly fighter sweeps over Kyushu Island and during five consecutive days, 42 Japanese aircraft were shot down plus a couple more destroyed on the ground. On 6th June, Cpt. Judge Wolfe of the 333rd FS scored a victory in a somewhat extraordinary manner, firing a pair of rockets at two 'Zero' fighters that were charging at him head-on. One of the 'Zeros' re-

James Crow coll.

Po wojnie na Guam znajdowało się również składowisko wycofanych ze służby samolotów. Na tym zdjęciu widać pozbawionego silnika P-47D-30-RA (44-89960) w towarzystwie m.in. P-38.

After the war Guam was used as a collection point for retired military aircraft. Seen here is a de-engined P-47D-30-RA (s/n 44-89960) and a P-38, amongst others.

podskoczyło do 112 pozycji. Podczas jednej z walk poległ Durwood Williams z 333 FS. Najgroźniejszym wrogiem Amerykanów była pogoda. 21 czerwca podczas startu rozbiło się aż pięć Thunderboltów – zginęło trzech pilotów, a jeden został ranny. Ogółem podczas wojny 318 FG straciła 27 pilotów – sześciu zginęło w wypadkach, dziesięciu zginęło, a 11 zaginęło. Ostatnie zwycięstwo odniósł Cpt. Douglas V. Carrey z 333 FS, który 14 sierpnia zestrzelił myśliwca „Tony" nad Honsiu[8]. Było to 164 zwycięstwo 318 FG.

Jedną z ostatnich misji wykonano 9 sierpnia przeciw bazie lotniczej Matsuyama. Wspomina Lt. Jack Payne z 333 FS, który leciał na samolocie P-47N nazwanym Icky & Me:

„Prowadzący formację Tycoon Leader, razem z pozostałymi dwoma dywizjonami, skierował się na południowy zachód. Rozciągnięte po niebie myśliwce wyglądały teraz jak ławica srebrnych ryb, zawieszona w głębinie błękitnego oceanu. Wtedy prowadzący powoli przeszedł w lot nurkowy; za nim jego skrzydłowy, następnie kolejni w szyku numer trzy i cztery. Kiedy pierwsza maszyna zaczęła nabierać prędkości w długim locie ku ziemi, odległości pomiędzy nurkującymi samolotami zwiększyły się znacznie. Długi sznur samolotów, rozstawionych w równych odstępach, pędził w dół jeden po drugim. Zauważyłem, że Vampire One nurkował pod innym kątem niż reszta eskadry. Dobry chłopak, pomyślałem, cała artyleria przeciwlotnicza będzie strzelać pod złym kątem, kiedy wejdziemy w jej zasięg.

Brummer dał znak, że teraz nasza kolej. Jego „Miss Vivian" poszła w dół za resztą formacji. Przez moment odblask słońca rozświetlił jej srebrzysty spód, mignęły pasy czarno-żółtej „ze-

ceived a direct hit and exploded in a ball of fire. It was the first registered aerial victory by an American pilot (Wolfe's sixth) scored by means of a rocket. Moments later Wolfe downed the other Japanese.

On 8th June, the 318th bagged 13 enemy aircraft. Two days later, six pilots from the 333rd FS, led by Cpt. Wolfe, came upon seven Japanese fighters and shot them all down. Wolfe got his 8th and 9th victories. Shortly after, Robert J. Stone, who had already destroyed two, broke for home because of a failing supercharger. As he turned south towards Nittagahara, he was jumped on by a swarm of enemy fighters. As he raced for 'the deck' with the enemy on his tail, he happened to flash by a Japanese 'Betty' bomber taking off. The bomber flew straight into the throng of Stone's pursuers, colliding headlong with two of the fighters. In that peculiar manner Stone was able to claim five enemy aircraft destroyed in the course of one mission.

The following day, John J. Hussey of the 73rd FS scored the 100th victory for the 318th FG. By 22nd June, the unit's tally grew to 112. One of the skirmishes with the Japanese claimed the life of Durwood Williams of the 333rd FS.

The Americans' most unscrupulous enemy was the weather. On 21st June, five Thunderbolts crashed on take-off– three pilots were killed on the spot and a fourth injured.

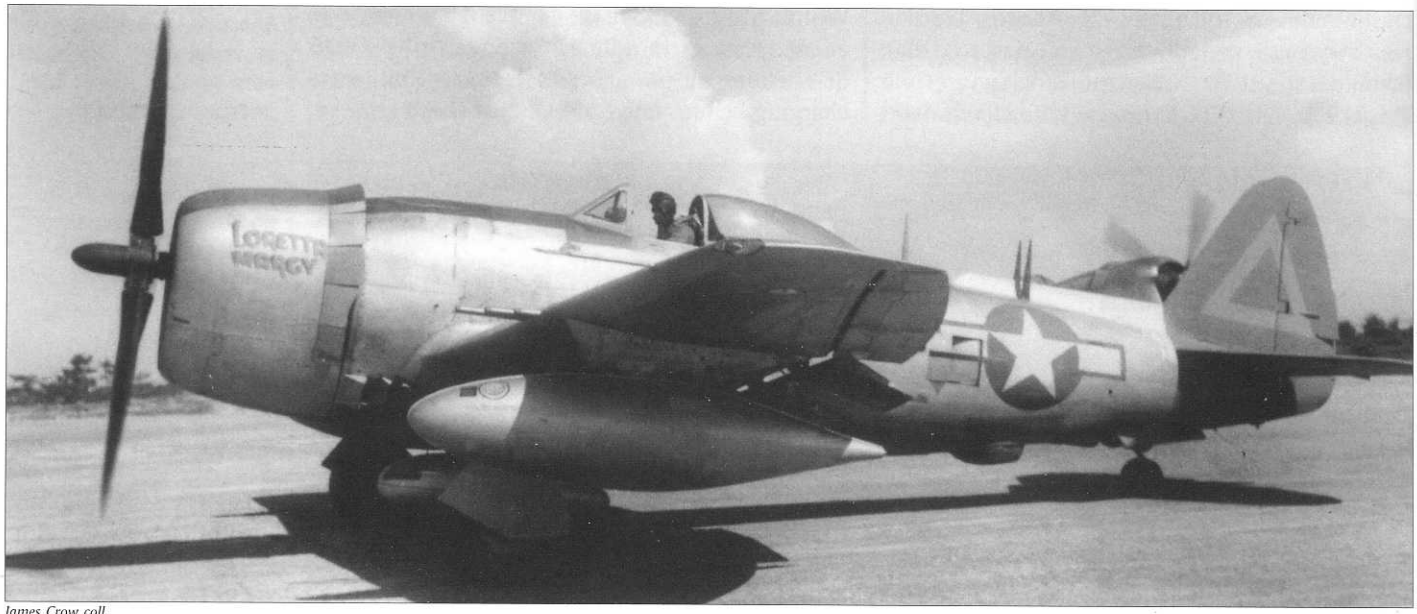
Overall, the 318th FG lost 27 pilots by the end of the war; of those, six were killed in flying accidents, ten killed in action, and 11 posted missing. The unit's last victory was scored by Cpt. Douglas V. Carrey of the 333rd FS – a 'Tony' over Honshu[8] (the central and largest of Japan's islands), on 14th August 1945. It was the 164th victory credited to the 318th FG.

Tuż po przybyciu na wyspę Ie Shima, do lotu bojowego startuje Lt. John Fowler z 463 FS/507 FG. 9 lipca 1945 roku Fowler zestrzelił jednego japońskiego myśliwca. Ogon w kolorze żółtym z niebieskim trójkątem na stateczniku pionowym.

Shortly after arriving at the island of Ie Shima, Lt. John Fowler of the 463rd FS/507th FG takes off on a combat sortie. On 9th July 1945, Fowler shot down a Japanese fighter. The aircraft's tail is yellow with a blue triangle superimposed on the tailfin and rudder.

[8] Możliwe, że był to Ki-84 z 246 Sentai, w którym zginął sierż. Kenji Fujimoto.

[8] His likely victim was a Ki-84 of the 246th *Sentai*, flown by Sgt. Kenji Fujimoto, who was KIA on that day.



James Crow coll.

James Crow coll.

bry" na jej ogonie, kiedy samolot zajmował pozycję tuż za Thunderboltem Holly'ego. Jest za blisko!, mruknąłem w swoją maskę tlenową, ale teraz zostałem sam na 14 tysiącach stóp – nie miałem już czasu martwić się o Holly'ego i Brummera. Rozejrzałem się szybko po niebie, podciągnąłem nos „Icky" lekko do góry, położyłem samolot na lewe skrzydło i już pędziłem w dół.

Daleko w dole mogłem dojrzeć samoloty, dym i warkocze pocisków smugowych. „Icky" spadała w dół jak kamień. Zbiornik pod kadłubem!, wrzasnąłem do siebie. Odrzuciłem go natychmiast, odbezpieczyłem spust rakiet, przełączyłem na synchronizację z fotokarabinem, i rozejrzałem się za jakimś celem. Na skraju lotniska równym rzędem stały Zeke. Moje myśli gnały teraz tak szybko, że wszystko wokół wydawało się dziać w zwolnionym tempie.

Z ziemi w naszą stronę pomknęły strumienie pocisków smugowych; wybuchy pocisków

One of the last missions of the campaign was flown against Matsuyama airbase. Lt. Jack Payne of the 333rd FS, at the controls of his P-47N *'Icky & Me'*, recalled:

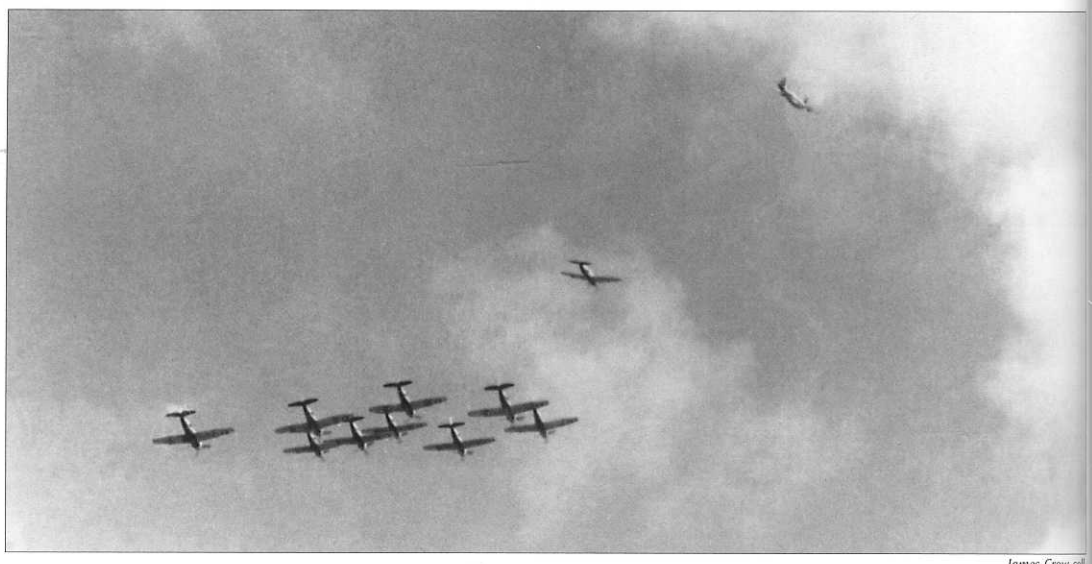
"Tycoon leader with the two other squadrons had moved up and was starting to turn to the southwest now. There they go, looking like silver fish in a clear blue ocean. First Tycoon leader nosed over, ever so slowly; then his wing man, then Number Three, then Four, and as the leader picked up speed in the long dive the spacing grew between him and his wing man, between the wing man and Number Three, and so on. It was a long line of airplanes, spaced evenly all the way down. I watched Vampire One – I saw he was going to take us in short – a different angle than the rest of the flight went.

'Good boy' I thought. 'All the ground fire will be firing at the wrong angle when we come in.'

Do lądowania na pasie Plum na wyspie Ie Shima podchodzi P-47N z 464 FS/507 FG. Samolot ten posiada elementy szybkiej identyfikacji w postaci wymalowanych na skrzydłach żółtych pasów z czarną obwódką.

A P-47N of the 464th FS/406th FG about to touch down on the 'Plum' 'strip at Ie Shima airfield. The aircraft features aerial recognition markings in form of yellow stripes, outlined in black, in the middle section of its wings.

James Crow coll.



James Crow coll.

Bardzo ciasna formacja P-47N jednego z dywizjonów 507 FG nad wyspą Ie Shima. Lato 1945 roku.

P-47Ns of the 507th FG in a noticeably tight formation, over Ie Shima Island, summer 1945.

przeciwlotniczych rozkwitały powoli na niebie w kłęby czarnego dymu. Prędkościomierz wskazywał 550 mil na godzinę, ale wydawało się, że zbliżam się do pierwszego „Zero" z prędkością ślimaka. Wyrównałem lot, złapałem w celownik pierwszy samolot i czekałem, aż zmniejszy się dystans. Teraz! Przycisnąłem spust i osiem półcalówek zaczęło wypluwać z siebie grad stali. Prowadziłem środek celownika w górę rzędu zaparkowanych maszyn. Kawałki poszycia i fragmenty konstrukcji kolejnych „Zero" zawirowały w powietrzu, kiedy moje pociski dosłownie rozrywały je na strzępy.

W moją stronę ze wszystkich kierunków strzelano z broni maszynowej; widziałem jak pociski smugowe przeszywają powietrze za moją maszyną. Nagle pomarańczowa kula ognia rozbłysła przed moją twarzą, cały świat wokół jakby eksplodował. Odruchowo zrobiłem unik całym ciałem i mocno uderzyłem głową w bok kroplowej owiewki. Pociemniało mi w oczach i zakręciło się w głowie. Obraz zasnuł biały welon. W tym samym momencie zgasł silnik. No to koniec „Icky", powiedziałem. Z tego już nie wyjdziemy.

Podciągnąłem drążek do siebie, żeby wykorzystać pozostałą prędkość i odzyskać trochę wysokości do skoku ze spadochronem. Jednak w ostatniej chwili postanowiłem zawrócić w stronę wybrzeża. Przełączyłem dopływ paliwa na zbiornik główny i, chociaż bez przekonania, włączyłem awaryjne doładowanie mocy silnika. Nagle silnik zaskoczył. Dobra robota, „Icky"! – wrzasnąłem radośnie. Powoli wracała przytomność umysłu i dopiero teraz zdałem sobie sprawę, co się właściwie stało.

20-milimetrowy pocisk trafił prosto w grubą płytę wiatrochronu mojego P-47. Pancerna, dwucalowa płyta wytrzymała uderzenie i, chociaż nie wyglądała najlepiej, wciąż była na swoim miejscu. Lecąc w stronę wybrzeża, zauważyłem w dole coś w rodzaju małej rafinerii. Wybrałem na cel górującą nad nią wieżę. Nie mogąc użyć celownika z powodu potrzaskanej

Brummer gave the peel-off signal. We were going down the chute. Over went 'Miss Vivian', the sun glistened on her silver belly for a moment, then the black and yellow zebra stripes of her tail slipped behind Holly's Jug as Holly went up and over. 'He's too close!', I said into my oxygen mask, but I was alone at 14,000 feet now, no time to worry about Holly and Brummer. I checked the 360° of sky above me and pulled 'Icky's' nose up a little as I rolled her to the left and over, a little back pressure and the nose came through, then we were in the chute. Way down ahead of me I could see airplanes, smoke and tracers. 'Icky' was really going down now. 'The Belly tank' I yelled at myself. I released it and reset my switches for the rockets, flicked the gun switch to 'Guns and Camera' and looked for a target.

'There', I thought, 'There's a row of «Zekes» parked along the edge of the field.'

My mind was racing now. Reality was in slow motion. The tracers floated up toward us, the bursts of flak opened slowly like sooty puffballs in the azure sky. The air speed showed 550 mph, yet we seemed to close on the first 'Zero' at but a snail's pace!

I eased the Jug over, brought my optical sight dead on the first plane, and waited for the range to close. Now! I squeezed the trigger and the eight .50s started spitting steel – I brought the Pipper up through the line of parked fighters. The eight fifties barked their song of destruction. I could see pieces fly off the Zeros as my slugs tore them apart. A lot of automatic weapon fire was coming my way. I could see the tracers knifing through the air past the ship, a huge orange ball appeared right in front of my face, then the world seemed to blow up – I ducked to the side instinctively, and hit my head, hard, on the side of the bubble. I was dizzy and I couldn't see, everything a white haze. Just then my engine died.

'This is it, «Icky»,' I said. 'You and I are going to part company now.'

owiewki, wychyliłem się na lewo, nacisnąłem spust i kierowałem ogniem obserwując, gdzie padają pociski smugowe. Nagle wieża eksplodowała! Poderwałem maszynę ostro do góry i przewróciłem ją na jedno skrzydło. Podmuch wybuchu wyrzucił nas w górę na 1500 stóp, ale ciągle trzymaliśmy się w powietrzu.

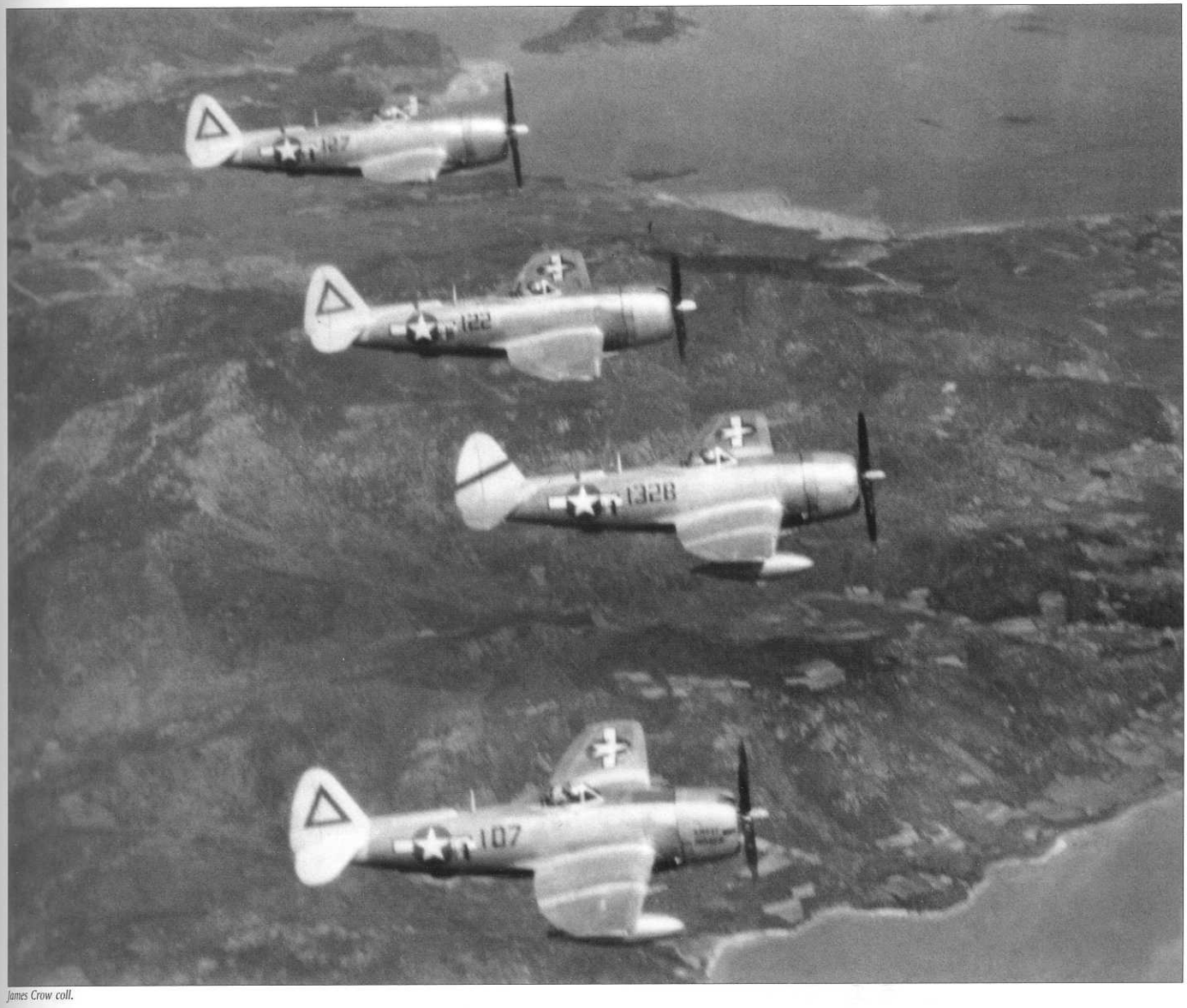
Rozejrzałem się za kolejnym celem w okolicy Iyn-Nada. Wtem zobaczyłem dwa lub trzy samoloty uwijające się wokół japońskiego niszczyciela. Ciągle miałem pod skrzydłami rakiety i oto był odpowiedni cel dla moich dziesięciu pięciocalowych głowic. Zrobiłem zwrot, otworzyłem przepustnicę do końca i poprowadziłem „Icky" tuż nad falami, celując w rufę niszczyciela. Zbliżając się do celu poczułem, jak moim samolotem gwałtownie zatrzęsło. Oberwaliśmy! Otworzyłem ogień z karabinów maszynowych w stronę niszczyciela. Był jeszcze poza zasięgiem; moje serie łukiem opadały w stronę wody, ale szybko zbliżały się do celu. Przełączyłem spust rakiet na strzał salwą. Teraz! Walnąłem w przycisk spustowy na szczycie rękojeści drążka sterowego; dziesięć rakiet wyrwało się spod

I pulled the nose up to use my excess speed to gain altitude, so I could bail out, then changed my mind and pointed the nose out to the sea. I reached down and switched the gas tank selector to main and hit the emergency full boost switch, more routinely than hopefully. The engine caught. 'Hey, chalk one up for you, «Icky», I gleefully yelled. My head was clearing now and I could see what had happened. A 20 mm had hit square on the thick windscreen, and the heavy two-inch glass had taken the full impact and explosion of that shell. It was in real bad shape, but still there. I turned in toward shore. There was a small refinery of some type there; the cracking tower was my target.

I couldn't use my gun sight because of the shattered windshield, so I leaned to the left and watched my tracers until they started hitting, then the tower blew up in my face! I pulled up and slammed the Jug over on one wing. The blast hurled us up to fifteen hundred feet like a stick, but we were still flyin'. I looked around for a target, out on the Iyn-Nada. I saw two or three airplanes buzzing around a Jap destroyer.

Cztery P-47N z 463 FS/507 FG podczas lotu nad wybrzeżem Okinawy. Jako pierwszy leci samolot z numerem 107 o nazwie indywidualnej „The Shell Pusher".

Four P-47Ns of the 463rd FS/507th FG on a patrol along the coast of Okinawa. The leading aircraft is marked with the number "107" and an individual name 'The Shell Pusher'.



James Crow coll.

James Crow coll.

Ten P-47N ma nazwę indywidualną „Expected Goose" i numer 126. On również znajdował się w składzie 463 FS/507 FG.

P-47N from the 463rd FS/507th FG, tactical number "126", named 'Expected Goose'.

skrzydeł jedna po drugiej w stronę celu. Podniosłem nos samolotu i ponownie otworzyłem ogień z półcalówek. Pociski seriami smagały pozycje kanonierów aż do momentu, kiedy z rykiem silnika przeskoczyłem ponad okrętem. Widziałem, jak moje rakiety trafiają w burtę tuż ponad linią wody; na pokładzie leżały powykręcane ciała obsługi działek plot. – wszyscy martwi.

W czasie tego ataku „Icky" znowu oberwała, tym razem porządnie. Wielki, wierny Wasp dawał tylko 27 cali słupa rtęci, ciśnienie oleju spadało, poziom oleju zmniejszył się z 40 do 20 galonów; silnik zaczynał się zacierać. W krawędzi natarcia skrzydeł i w owiewce kroplowej ponad moją głową widać było dziury i przestrzeliny.

I still had my rockets, and here was a worthy target for those ten 5" warheads. I banked around and let 'Icky' down to the wave tops, set my nose on the stern of the DD, and opened the throttle to the stop. As we closed on the ship, I could feel 'Icky' buck and stagger. We were being clobbered! I started firing at the destroyer, the tracers arched into the water, still out of range, but closing fast. I set the panel to salvo the rockets – Now! I hit the button on top of the stick with my thumb; ten rockets went streaking for their target. I raised the nose and held the trigger down, the tracers whipped into the gun – positions until I roared up and over the DD. I saw the rockets hit the stern, low, near the water line, before I pulled over the

James Crow coll.

Srebrzyste P-47D należące prawdopodobnie do 58 FG sfotografowane na lotnisku Manchinato na Okinawie w roku 1945.

These silver P-47Ds probably belonged to the 58th FG, and were photographed at Manchinato airfield, Okinawa, 1945.

via Andre R. Zbiegniewski

Odnaleziony przez żołnierzy alianckich wrak japońskiego bombowca Mitsubishi G4M1 „Betty".

A wreckage of a Japanese Mitsubishi G4M1 "Betty" bomber, discovered by the Allied troops.

Rozglądając się za resztą dywizjonu, zacząłem powoli się wznosić; wokół nie mogłem dostrzec nikogo. Trzymając się linii wybrzeża, kierowałem się na południowy zachód w stronę Cieśniny Hohyo. Próbowałem nabrać trochę wysokości; kiedy dotarłem nad Hasedo-Hana, byłem już na wysokości 600 stóp. Zawróciłem na południe i poleciałem w stronę Kanału Bungo. „Icky" walczyła o każdy dodatkowy metr pod swoim usmarowanym olejem brzuchem. Udało nam się wspiąć na 800 stóp. Co za maszyna... postrzelana jak sito i ciągle leci – i jeszcze wznosi się! Po mojej prawej pojawiła się w oddali sylwetka samolotu. Nie, tylko nie teraz, powiedziałem do siebie. Nie odważę się wykonać jakiegokolwiek manewru tym wrakiem, ani tym bardziej strzelać. Prędkościomierz wskazywał zaledwie 160 mil na godzinę; taka prędkość nadawała się co najwyżej na podejście do lądowania.

Kiedy samolot zbliżył się, rozpoznałem B-24. Lecieliśmy zbieżnymi kursami, więc po chwili mogłem schować się pod jego opiekuńcze skrzydła. Moja „Icky & Me", uczepiona skrzydła wielkiego bombowca, mogła teraz kontynuować lot w stronę domu. Kiedy nasze maszyny zrównały się, dostrzegłem rozradowaną twarz bocznego strzelca; pomachał do mnie, a ja do niego. Byliśmy jak dwa szczęśliwe dzieship and as I went over I saw the gun crews lying twisted, by their guns, dead.

'Icky' was hit – and hit bad! That big faithful Wasp was only giving out with 27 inches of mercury, the oil pressure was down and oil capacity was down from 40 gallons to 20, the engine was running very rough. I could see holes in the leading edge of the wings and there were some in the bubble over my head. I started a long shallow climb as I looked for the rest of the squadron, but there was not a plane to be seen. 'Oh boy «Icky», it's you and I alone again,' I said, 'and baby, you're hurt.'

I moved in close to shore and flew southwest toward the Hohyo Strait trying to get some altitude, by the time I reached Hasedo-Hana I had 600 feet under us, so I turned south and crossed the point of land and headed out toward the Bungo Channel. 'Icky' was clawing for each foot of altitude she put under her oil-smeared belly now, she had managed to get 800 feet under her, 'Boy, what a piece of machinery this gal is, she's shot to hell and still flying – and climbing at that!' Coming in from my right was an airplane, 'Oh no! Not now,' I said, 'I don't even dare turn this Bucket of Bolts, let alone fire those eight guns.'

I only had 160 mph on the clock. That's practically over the fence speed for landing. The

Thunderbolty na filipińskim lotnisku Clark Field w roku 1945. Niektóre z samolotów mają podwieszone dodatkowe zbiorniki paliwa.

Thunderbolts on a Filipino airfield at Clark Field, 1945. Some aircraft are rigged with underwing drop tanks.

James Crow coll.

ciaki, które spotkały się przed gabinetem dentysty – po wyrwaniu chorego zęba! „Icky & Me", usadowiona pod skrzydłem bombowca, trzymała pewnie kurs. Z ciekawością przyglądałem się teraz z bliska wielkiemu bombowcowi. Był nieźle pokiereszowany. Głowa i ramię strzelca bocznego były zawinięte w poplamione krwią bandaże. Przemieszczał się co chwilę z jednej burty na drugą, przeglądając uważnie niebo wokół. Zajrzałem do kokpitu. W środku siedział tylko jeden pilot. Teraz zauważyłem, że lewy zewnętrzny silnik ledwie wisiał na zaczepach, wykręcony pod dziwnym kątem, ze śmigłem ustawionym w chorągiewkę. Chłopaki też nieźle oberwali.

Wymarzona sytuacja dla nieprzyjaciela – pomyślałem. Cel jak na strzelnicy. Wystarczyło podejść do bombowca z mojej strony. Blokowany przeze mnie strzelec boczny B-24 nie mógłby strzelać i nieprzyjacielski myśliwiec rozwaliłby nas obu.

Właśnie dotarliśmy do Giltedge, wysuniętego stanowiska naszego ratownictwa morskiego. No to jesteśmy na miejscu. Wystarczy teraz nadać SOS i posadzić „Icky & Me" na wodzie... Gdybym teraz wodował, za chwilę wyciągnęliby mnie z wody. Moja „Icky" ciągle trzymała się powietrza. Silnik miał jeszcze dość mocy, żeby wylądować tam, gdzie chciałem. Mógłbym posadzić „Icky" tak blisko okrętu podwodnego S39, że wystarczyłoby wyjść na skrzydło i wskoczyć do ich łodzi. To byłby jednak koniec „Icky".

Wiele razem przeszliśmy i „Icky" nie zawiodła mnie, dlaczego więc posyłać ją na dno oceanu? Ludzie z zakładów Republic stworzyli ją, aby latała i walczyła i swój obowiązek wypełniła! Owiewka była zbryzgana olejem, a spod klapek żaluzji wokół silnika wydobywały się smugi dymu. Wielkim silnikiem wstrząsały silne wibracje, z jego środka wydobywały się dziwne dźwięki – ale ciągle pracował.

Nagle zauważyłem, że strzelec boczny bombowca daje mi znaki. Spojrzałem w stronę, którą wskazywał. Na mojej czwartej, wysoko,

distant plane became a B-24 as it grew closer. I saw we were flying courses that would bring us together in a short while, so I saved 'Icky' the trouble of turning to intercept my Mother Hen, for surely that is just what that B-24 was going to be. I would tuck 'Icky and Me' right under her big wing and we would fly home together.

As the B-24 and 'Icky' came close together I could see the waist Gunner's grinning face at the port, he waved and I waved, we were like happy little kids who just met outside the dentist office, after the tooth was out!

'Icky and Me' tucked in under the wing and away we went for home. I studied this big bomber next to me with new interest now. She was shot-up pretty bad, the waist gunner's head and arm were wrapped in red-stained bandage, he would go from one side of the Liberator to the other scanning the sky. I dropped a little, in order to see the cockpit, there was only one pilot sitting there. For the first time I noticed the left outboard engine was hanging in its mounts at a crazy angle with feathered prop, these boys were in bad shape too. My Mother Hen was hurt real bad!

'What a set-up for an enemy aircraft,' I thought, 'A real turkey shoot for any pilot, all the bastard would need to do would be to come up under us from my side of the 24, I would blank out the waist gun's fire and the Jap could pour all he had into us both.'

We were over air-sea rescue 'Giltedge' now, 'This is it! Should I call «May Day» and sit «Icky and Me» in the water now?' I thought. If I ditched here and now my chances of survival were good, 'Giltedge' was right under me, 'Icky' was still flying, I still had power to set her down right where I wanted her. I could set her so close to Sub 539 that I could walk out on the wing and step over to the sub, but that would be the end of 'Icky'.

We'd been through a lot together and she was trying, so why condemn her to the ocean

James Crow coll.

Samolot P-47N-5-RE z 413 FS/414 FG sfotografowany na lotnisku Florida Blanca na wyspie Luzon w roku 1946. Oprócz „nose arta" ta maszyna ma pomarańczowy ogon, czerwony przód silnika oraz dość wysoki numer 680 na kadłubie.

A P-47N-5-RE of the 413th FS/414th FG, photographed at Florida Blanca airfield, Luzon Island, 1946. The machine is very colourful, having 'nose art', an orange tail and a red cowling. Note the relatively 'high' number "680" on the fuselage.

James Crow coll.

Wypadek na lotnisku Florida Blanca na Luzonie. Podczas lądowania P-47N „Miss Prim" z 437 FS/414 FG zawiodły hamulce i zanim rozpędzony Thunderbolt zdołał się zatrzymać na samolocie ze szczęśliwym numerem 713 uszkodził po drodze kilka innych myśliwców.

An accident at the Florida Blanca airfield, Luzon. P-47N *'Miss Prim'* of the 437th FS/414th FG had its brakes fail on landing. The speeding Thunderbolt came to a stop against the aircraft marked "713" – but not before it had rammed a couple of others.

dostrzegłem samoloty – nie jeden czy dwa, ale przynajmniej 30. Japończycy, nie było wątpliwości – mieszana formacja różnych typów: „Tony", „Jack", „Tojo", „Val" i jeszcze innych. No to lądowanie obok S39 mam z głowy, powiedziałem do siebie. Nie miałem szans na wodzie. Japońskie myśliwce wykończyłyby „Icky & Me", gdybym tylko wylądował i gdyby S39 wynurzył się, żeby mnie podjąć z wody, też by oberwali. Zostaniemy w powietrzu, we własnym żywiole i drogo sprzedamy swoją skórę.

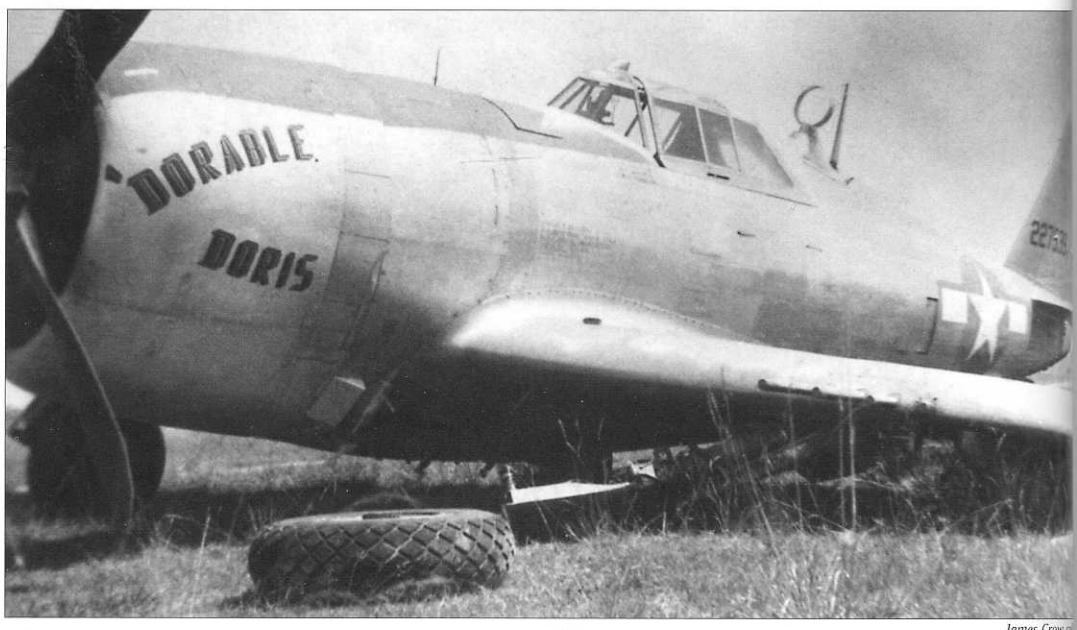
to sink? The people at Republic built her to fly and fight and this she was doing! Oil streaked the canopy now and wisps of smoke were coming out around the cowling. That beautiful big Wasp up front was vibrating badly and making odd noises, but it was still running.

My attention was attracted by the waist gunners waving. I turned and looked up in the direction he pointed, and there, about 4 o'clock high were Bogies, not one or two, but at least 30. They were Japs all right, not 'Zeros', but

James Crow coll.

P-47D-23-RA Thunderbolt (42-27539), na którym latał Lt. Robert W. Miller z 93 FS/81 FG walczącej w składzie 14 AF w Indiach. Samolot został uszkodzony podczas startu z lotniska Gushkara pod koniec 1945 roku. Za kabiną pilota znajduje się kopułka z anteną radionamiernika.

This P-47D-23-RA (s/n 42-27539) was flown by Robert W. Miller of the 93rd FS/81st FG while the Group was subordinated to the 14th AF based in India. The aircraft was damaged during a take-off from Gushkara airfield at the end of 1945. Note the D/F (direction finder) loop aft of the cockpit.



James Crow co

Zgrabny „Jack" z wielką, czerwoną tarczą na kadłubie odłączył się od swojej formacji i zanurkował w naszą stronę. Widziałem, jak lufa kaemu bocznego strzelca B-24 śledzi jego ruchy. Obniżyłem nieco lot i wystrzeliłem krótką serię z moich ośmiu półcalówek, mając nadzieję, że zrobię wrażenie na Japończyku. Broń działała, byłem gotowy. Pilot „Jacka" był ostrożny, leciał równolegle do nas. Kiedy zacząłem naprowadzać swoją „Icky" w jego stronę, nagle daleko na zachodzie niebo rozdarła jaskrawa eksplozja. Prosto w niebo wystrzeliła potężna kolumna dymu. Japońskie myśliwce natychmiast zawróciły w stronę miejsca wybuchu, oddalonego o jakieś 140 mil. Patrzyłem, jak oddalają się i znikają z pola widzenia. Słup dymu na horyzoncie wznosił się już na wysokość 40 tysięcy stóp, a jego szczyt rozwinął się na kształt grzyba. Nagasaki, mruknąłem do siebie. Dlatego dzisiaj kazano nam trzymać się od tego miasta na odległość 100 mil. Spojrzałem na zegarek: była 10:40 rano, 9 sierpnia 1945 r. Tego momentu nigdy nie zapomnę – pomyślałem"[9].

[9] *Saved by The A-Bomb*, artykuł w czasopiśmie Flight Journal Special Issue, P-47 Thunderbolt, Fall 2003.

a mixed flight of 'Tonys', 'Jacks', 'Tojos', 'Vals' and others. 'There goes my nice landing along side Sub 539,' I said to myself. 'I'd never survive on the water now, because those Jap fighters would blast 'Icky and Me' to hell the moment we touched the sea, and if 539 surfaced for me the fighters would clobber her too. No, we'll stay and fight in our own element.'

A sleek 'Jack' with a big red meat ball on its side slid out of the formation and started down the chute toward us. I saw the waist gun on the B-24 following the fighter down. I dropped 'Icky' down a little and fired a short burst from her eight .50s to give the Jap the impression I was ready and just testing my guns. The 'Jack' wasn't pushing us. He turned to fly parallel with us. I started to roll 'Icky' toward him when off in the west there was a bright flash. The whole world seemed to light up, and then there was a column of smoke rushing skyward. The Jap fighters all swung to the west toward the flash and the smoke, which was perhaps one hundred and forty miles away. I watched the fighters disappear to the west as the large cloud of smoke climbed to 40,000 feet and boiled out

Thunderbolty z 91 FS/81 FG ustawione na lotnisku Hsian w Chinach, 1945 rok. Pierwszy stoi P-47D-22-RE z numerem 42-25730, a następny w rzędzie to jeden z pierwszych P-47D dostarczonych do 12 AF we Włoszech. Na jego kadłubie wciąż znajduje się numer 930.

Thunderbolts of the 91st FS/81st FG, lined up at Hasian airfield, China, 1945. The first in line is P-47D-22-RE (s/n 42-25730), while the next machine is one of the first P-47Ds delivered to the 12th AF based in Italy – the tactical number "930" can still be seen on its fuselage.

James Crow coll.

Liberator wylądował obok okrętu podwodnego i jego załoga została uratowana. Natomiast Lt. Jack Payne doleciał swoją „Icky & Me" do le Shima i wylądował na lotnisku.

Wspólnie z 318 FG działały 413, 414 i 507 FG. Wszystkie te jednostki wchodziły w skład VII Fighter Command w 20 AF, której podstawową siłę uderzeniową stanowiły najnowocześniejsze bombowce II Wojny Światowej – czterosilnikowe Boeing B-29 Superfortress. 413, 414 i 507 FG były nowymi jednostkami myśliwskimi, rozpoczęły loty bojowe w lipcu 1945 roku. Ich podstawowym zadaniem była osłona bombowców B-29, ale wykonywano również misje szturmowe na cele położone na terenie Wysp Japońskich, a także poszukiwawcze dla zestrzelonych załóg amerykańskich. Były wyposażone w najnowsze myśliwce P-47N.

Latem 1945 roku Japończycy rzadko pokazywali się w powietrzu. Przeczuwając amerykańską inwazję koncentrowali wszystkie swoje siły do obrony Japonii. Gromadzili samoloty, paliwo i amunicję, oszczędzali pilotów. Dlatego też piloci amerykańscy musieli wyszukiwać dla siebie przeciwników na lotniskach. Podczas sporadycznych walk z japońskimi samolotami 413 FG zgłosiła tylko 16 zwycięstw, a 414 FG zaledwie jedno[10]. Najskuteczniejszą z tej grupy była 507 FG, która zgłosiła 38 pewnych zestrzeleń.

Najbardziej owocnym w zestrzelenia dniem walk 507 FG był 13 sierpnia, gdy 53 Thunder-

[10] 4 sierpnia czterech pilotów z 456 FS zestrzeliło samolot Ki-46 „Dinah".

into a huge mushroom shape at the top – 'Nagasaki,' I said, 'Now I know why we were told not to approach within 100 miles of that city today.' I looked at my watch; it was 10:40 A.M., August 8, 1945. 'I'll remember this,' I thought"[9].

The Liberator ditched by the surfaced rescue service submarine and its crew were promptly picked up from the water. Meanwhile, Lt. Jack Payne nursed his shot-up *'Icky & Me'* back to le Shima airfield.

Along with the 318th FG, several other P-47 outfits operated in the area, namely the 413th, 414th and 507th FGs. They all formed part of the VII Fighter Command within the 20th AF, the main strike force of which consisted of the most modern four-engined bomber of WWII, the Boeing B-29 'Superfortress'. The 413th, 414th and 507th had not long been activated before going operational in July 1945. Their primary task was shepherding the mighty B-29s, although they were also scheduled to perform plenty of ground-attack missions, as well as rescue flights in search of downed and missing crews. The units were equipped with the latest P-47Ns.

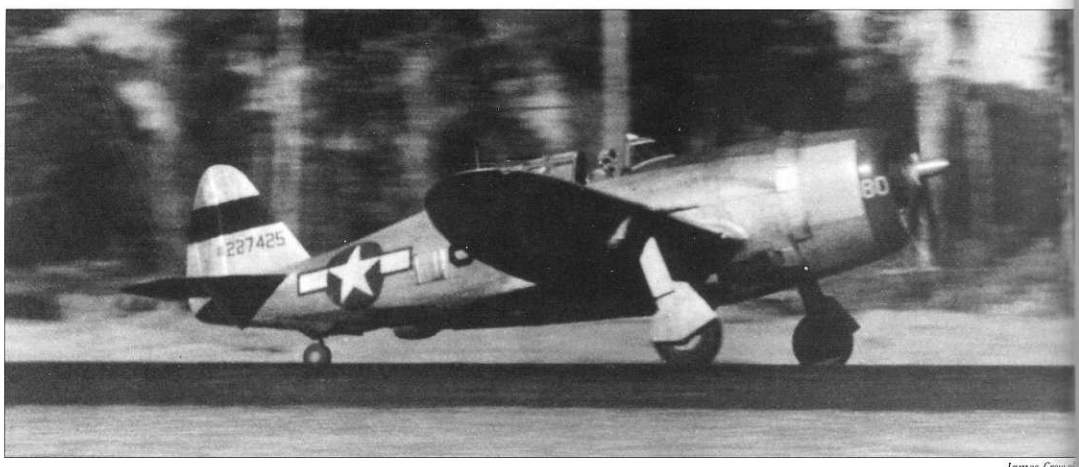
In the summer of 1945, the Japanese rarely took to the air. Forseeing the impending invasion of their home islands, they concentrated all their available aircraft on the defence of Japan. Their scanty reserves of fuel, ammunition and pilots were saved for the ultimate battle.

[9] *'Saved by the A-Bomb'*, Flight Journal Special Issue, P-47 Thunderbolt, Fall 2003.

P-47D-23-RA (42-27391) „My Jewel" z 91 FS/81 FG na lotnisku Hsian w Chinach w roku 1945.

P-47D-23-RA 'My Jewel' (s/n 42-27391) of the 91st FS/81st FG, Hsian airfield, China, 1945.

James Crow coll.



James Crow coll.

Powracający z misji bojowej P-47D-23-RA (42-27425) z 90 FS/80 FG. Indie, połowa 1944 roku.

P-47D-23-RA (s/n 42-27425) of the 90th FS/80th FG, returning from a combat sortie, India, mid-1944.

bolty poleciały w rejon Seulu w Korei. Problemy techniczne zmusiły kilku pilotów do zawrócenia wraz osłaniającymi ich kolegami i zanim P-47 pojawiły się nad Koreą ich formacja skurczyła się do 38 samolotów. Najpierw Cpt. Edward R. Hoyd z 465 FS zestrzelił bombowca „Betty". Zaraz potem pojawiło się 50 japońskich myśliwców, które Amerykanie rozpoznali jako „Zero", „Tojo" i „Oscary". Piloci 507 FG zameldowali zestrzelenie 20 maszyn wroga, przy stracie jednego P-47 pilotowanego przez Lt. Dallasa G. Yeargaina z 464 FS, który sam zgłosił dwa Ki-43 i po skoku ze spadochronem dostał się do niewoli. Dwa zwycięstwa zaliczył również 2Lt. Harry M. Steinshouer, po jednym ośmiu innych pilotów. Wspólne zestrzelenie jednego „Zero" zaliczyli dowódca 507 FG, Col. Loring F. Stetson i 2Lt. Reginald N. Wilkinson. Wszystkich pobił Lt. Oscar F. Perdomo z 464 FS, który najpierw zestrzelił trzy „Oscary", potem szkolnego Yokosuka K5Y „Willow", a resztą amunicji rozniósł na strzępy kolejnego Ki-43. Odniósł pięć zwycięstw stając się ostatnim podczas wojny „asem jednego dnia". Faktycznie 507 FG walczyła z 20 samolotami Nakajima Ki-84 „Frank" z 22 i 85 Sentai. Japońscy piloci ponieśli sromotną klęskę. 22 Sentai straciła sześć Hayate i czterech pilotów, a 85 Sentai pięć maszyn – wśród czterech poległych pilotów tej jednostki był również jej dowódca, kpt. Morio Nakamura.

Ostatnie loty 414 FG były bardzo dramatyczne. Wspomina Cpt. Francis W. Johnson z 413 FS:

The sporadic scraps with Japanese aircraft brought the 413th FG 16 victories, only one for 414th FG[10]. The 507th FG was the most effective, filing 38 confirmed victories.

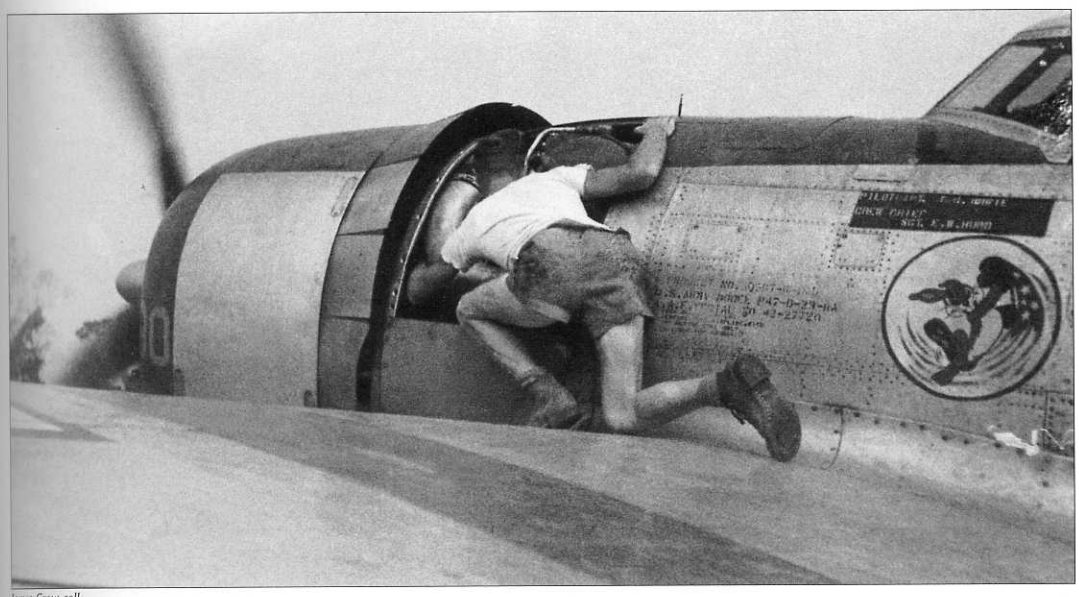
The most rewarding day for the 507th, in terms of aerial victories, was 13th August when its 53 Thunderbolts patrolled over Seoul in Korea. Malfunctions forced several pilots to abort the mission and return home, taking along a few escorting machines for protection. Because of this, the P-47 formation was reduced to 38 aircraft before it reached Korea. First, Cpt. Edward R. Hoyd of the 465th FS shot down a 'Betty' bomber. Shortly afterwards, Japanese fighters swarmed up in force, some 50 aircraft in all, among them 'Zeros', 'Tojos' and 'Oscars'. The pilots of the 507th FG claimed 20 enemy aircraft for the loss of one Thunderbolt, flown by Lt. Dallas G. Yeargain from the 464th FS, who himself reported two Ki-43s knocked down, before he was forced to take to his parachute and made a POW. 2Lt. Harry M. Steinshouer shot down two Japanese aircraft and eight other pilots each scored one victory. Col. Loring F. Stetson, the CO of the 50th FG, and 2Lt. Reginald N. Wilkinson shared in the destruction of one 'Zero'. But the 'hero of the day' was Lt. Oscar F. Perdomo of the 464th FS, who first downed three 'Oscars', then a Yokosuka K5Y *Willow* trainer which flew in front of his guns, and final-

[10] On 4th August four pilots of the 456th FS shot down a Ki-46 'Dinah'.

Startujące Thunderbolty z 33 FG w Indiach w drugiej połowie roku 1944. Jednostka ta została tam przeniesiona w lutym 1944 roku z Włoch, gdzie latała na myśliwcach P-40 Warhawk. Teraz walczyła na P-47 w składzie 10 AAF. Samolot z numerem 93 to z całą pewnością P-47D-23-RA.

Thunderbolts of the 33rd FG taking off, somewhere in India. The unit was transferred there in February 1944 from Italy, where it had flown P-40 Warhawks. In the new theatre of operations it was subordinated to the 10th AF. The aircraft coded "93" can be clearly recognized as a P-47D-23-RA.

James Crow coll.



James Crow coll.

P-47D-23-RA (42-27720) należący do 33 FG. Na przedniej części osłony silnika widać numer 30 lub 80. 88 FS miał numery od 10 do 39, 89 FS od 40 do 69, a 90 FS od 70 do 99. Zwraca uwagę ciekawe godło pod kabiną – jak zawsze wesoły „Królik Bugs".

P-47D-23-RA (s/n 42-27720) of the 33rd FG, additionally marked with the number "30" (or "80") on the lower cowl. The 88th FS used tactical numbers ranging from 10 to 39, whereas the 89th used 40 to 69, the 90th FS, 70 up to 99. Of note is the "Bugs Bunny" nose-art.

„Kiedy zbliżaliśmy się do japońskiego wybrzeża, jeden z naszych nowicjuszy oddzielił się od reszty formacji i poleciał przed siebie własnym kursem. Obawiałem się, że go szybko zestrzelą i wezmą do niewoli. Dlatego też, wbrew obowiązującym procedurom, ja również odbiłem w bok i podążyłem jego śladem. W końcu tamten zrobił zwrot o 180 stopni i ruszył wprost na mnie. Zdałem sobie nagle sprawę, że mój P-47 mógł zostać wzięty za przypominającego go bardzo japońskiego myśliwca, zwanego przez nas 'Frank'. Miałem więc sporą szansę być zestrzelonym przez jednego z naszych. Całe szczęście, że tamten nie otworzył ognia.

W drodze powrotnej mój boczny, 2Lt. Frank Collyer, musiał wyskoczyć ze spadochronem po wyczerpaniu paliwa. Został uratowany przez niszczyciel i wrócił na Iwo Jimę dwa dni później. Dowódca dywizjonu, Maj. Paul Wignall, także musiał wyskoczyć na spadochronie i został podjęty z morza przez łódź podwodną. Gdy wrócił, wojna była już zakończona"[11].

[11] *Thunderbolts over Japan*, artykuł w czasopiśmie Flight Journal Special Issue, P-47 Thunderbolt, Fall 2003.

ly one more Ki-43, torn apart with his remaining ammunition. Thus, he scored five, becoming USAAF's last 'ace in a day' of WWII.

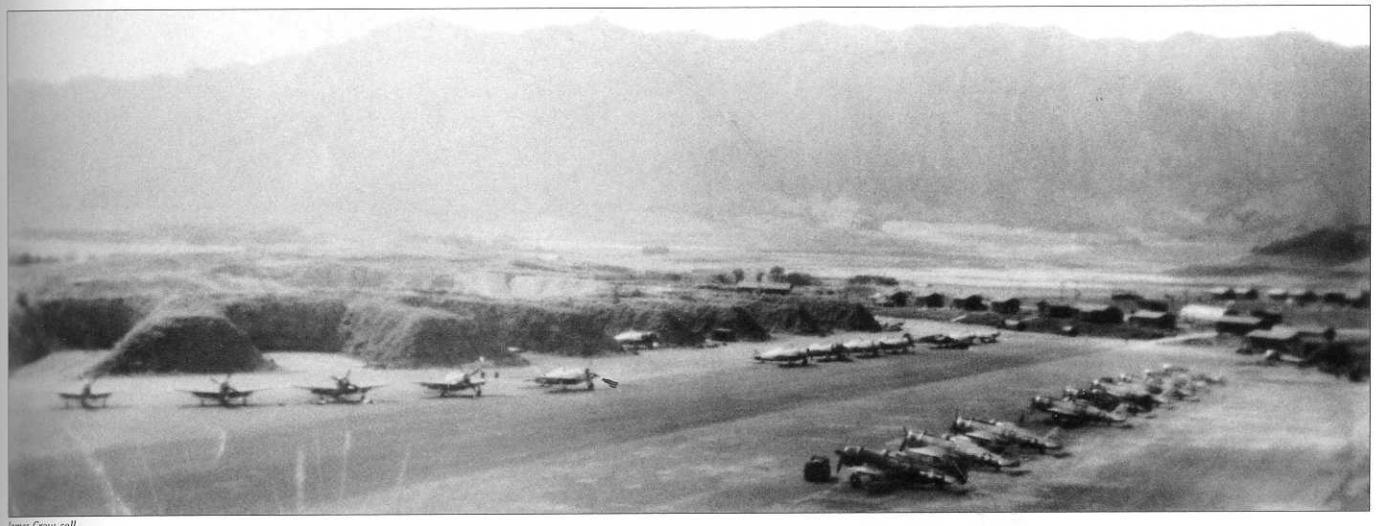
In fact, the 507th had engaged 20 Nakajima Ki-84 'Franks' of the 22nd and 85th *Sentai*. The Japanese got badly mauled, the 85th *Sentai* losing six Hayate and four pilots, whereas the 85th *Sentai* lost five of its machines; among the four fallen pilots of the unit was its commander, Cpt. Morio Nakamura.

The last combat sorties of the 414th FG were equally action-packed and intense. Cpt. Francis W. Johnson recalled:

On approaching the Japanese coast, one of our young pilots broke formation and began to fly off by himself. At best, I was afraid he might get shot down and captured. Contrary to what I was supposed to do, I broke formation and went after him. He finally did a 180-degree turn and was coming directly toward me. The Japanese had started building a plane we called the Frank, which looked very much like a P-47, so I thought there was now a good chance I was going to be shot down by one of our own. He didn't fire, thankfully.

Thunderbolty z 466 FS/508 FG w bazie Bellows na hawajskiej wyspie Oahu. Jednostka ta nie zdążyła wejść do działań bojowych.

Thunderbolts of the 406th FS/508th FG at Bellows airbase on the Hawaian Island of Oahu. This unit was declared operational too late to take part in combat.



James Crow coll.

James Crow col.

Ten P-47D-22 należał do Lt. Adamsa z 466 FS/508 FG, który na cześć żony szefa obsługi samolotu, Steve'a Kotta, nazwał go „Jerry". Oahu, Hawaje 1944 rok.

This P-47D-22 was assigned to Lt. Adams of the 466th FS/508th FG. He named it *'Jerry'* to honour the wife of his groundcrew chief, Steve Kott. Oahu, Hawaii, 1944.

15 sierpnia P-47N z 414 FG zaatakowały lotniska w rejonie Nagoya, ale odnaleziono tam tylko wypalone wraki. Za to artyleria przeciwlotnicza trafiła dwa Thunderbolty. Z jednego wyskoczył na spadochronie Lt. Harold Regan. Gdy odnalazł go niszczyciel okazało się, że Regan zmarł z powodu odniesionych ran. Pół godziny później przekazano sygnał „Utah", nakazujący zawieszenie lotów bojowych. Wojna na Pacyfiku dobiegła końca.

Nad Birmą i Chinami

W czerwcu 1943 roku do Birmy przybyła 80 FG wyposażona w samoloty P-40 Warhawk. Wiosną następnego roku jednostkę zaczęto przezbrajać w Thunderbolty oraz dołączono do niej 459 FS wyposażony w Lightningi. 80 FG wykonywała głównie zadania myśliwsko-bombowe, ale wsławiła się 27 marca 1944 r. podczas odpierania ataku na Ledo. Dziewięć japońskich bombowców Ki-49 Donryu leciało w eskorcie 60 Hayabusa z 50, 64 i 204 Sentai. Doszło do wielkiej bitwy powietrznej z udziałem Warhawków 80 FG. Zestrzelono osiem bombowców i cztery „Oscary", choć Amerykanie meldowali 26 zwycięstw. Dwa zwycięstwa zgłosił wówczas F/O Samuel Hammer z 90 FS, który kolejne trzy zwycięstwa odniesie 14 grudnia 1944 r. już za sterami Thunderbolta. Wówczas na południe od Bhamo zestrzelił trzy myśliwce Ki-44 „Tojo". Tego dnia w tym rejonie dwa Hayabusa straciła 64 Sentai i możliwe, że to właśnie one padły ofiarą Hammera.

W lutym do Indii przybyły również 33 i 81 FG wyposażone w Thunderbolty. Samoloty P-47 znalazły się na wyposażeniu 80 FG latem 1944 roku – w lipcu 88 i 89 FS, a miesiąc później 90 FS. Podstawowym zadaniem wszystkich trzech grup P-47 była osłona linii zaopatrzenia do Chin między Assam a Kunming. Oprócz tego atakowano cele w dolinie Huwang w północnej Birmie, jako zabezpieczenie budowy drogi Ledo.

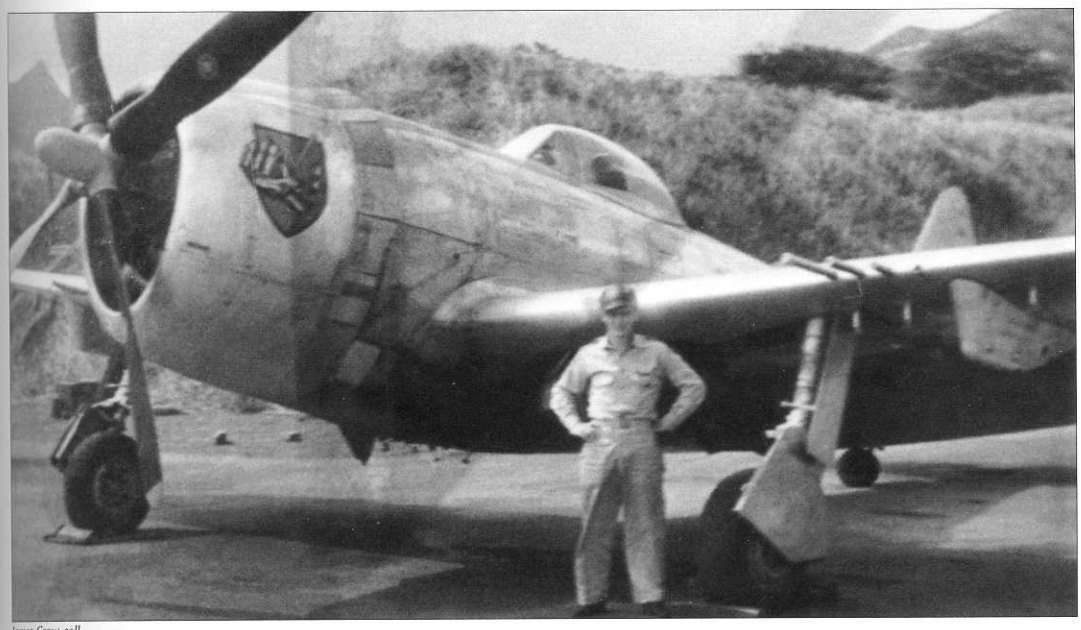
While returning to base, my wingman, 2nd Lt. Frank Collyer, was forced to bail out after running out of fuel. He was picked up by one of our destroyers and made it back to Iwo Jima two days later. The squadron CO, Maj. Paul Wignall, was also left with no alternative but to hit the silk and was taken aboard a US Navy sub. Before he returned to his unit, the war was over.[11]

On 15th August 1945, P-47Ns of the 414th FG set upon enemy airfields in the area of Nagoya, but all they encountered were abandoned, burnt-out wrecks. Nevertheless, Japanese anti-aircraft batteries managed to hit two Thunderbolts. One of its pilots, Lt. Harold Regan, took to his parachute. In a cruel twist of fate, he succumbed to his wounds before an American destroyer could pick him up. Only half an hour later, the 'Utah' radio signal was broadcast to all units in theatre, ordering the suspension of all combat activities. The war in the Pacific was over.

Over Burma and China

In June 1943, the 80th FG, at that time equipped with Warhawks, arrived in Burma. In spring of the following year the unit converted to Thunderbolts, and was enlarged by the addition of the 459th FS, which flew P38 Lightnings. Although this mixed outfit was usually deployed in ground attacks, it gained fame from the aerial battle it fought in the defence of Ledo on 27th March 1944. That day the Japanese despatched nine Ki-49 'Doryu' bombers escorted by 60 Hayabusa fighters from the 50th, 64th and 204th *Sentai*. In a scrap with the Warhawks of the 80th FG the Japanese lost eight bombers and four 'Oscars' (the Americans claimed as

[11] *'Thunderbolts over Japan'*, Flight Journal Special Issue, P-47 Thunderbolt, Fall 2003.



James Crow coll.

Wiosną 1945 roku Lt. Adams otrzymał nowy samolot, tym razem P-47N. Widać przedłużony odcinek skrzydła do goleni podwozia oraz wyrzutnie rakiet obok w zaczepu S-1. Lotnisko Mokuleia Field, Oahu, Hawaje.

In the spring of 1945, Lt. Adams was issued with a new aircraft, a P-47N. Clearly seen in this photograph is the lengthened wing section between the wingroot and the landing gear leg, as well as the rocket stub launchers next to the S-1 underwing pylon. Mokuleia Field, Oahu, Hawaii.

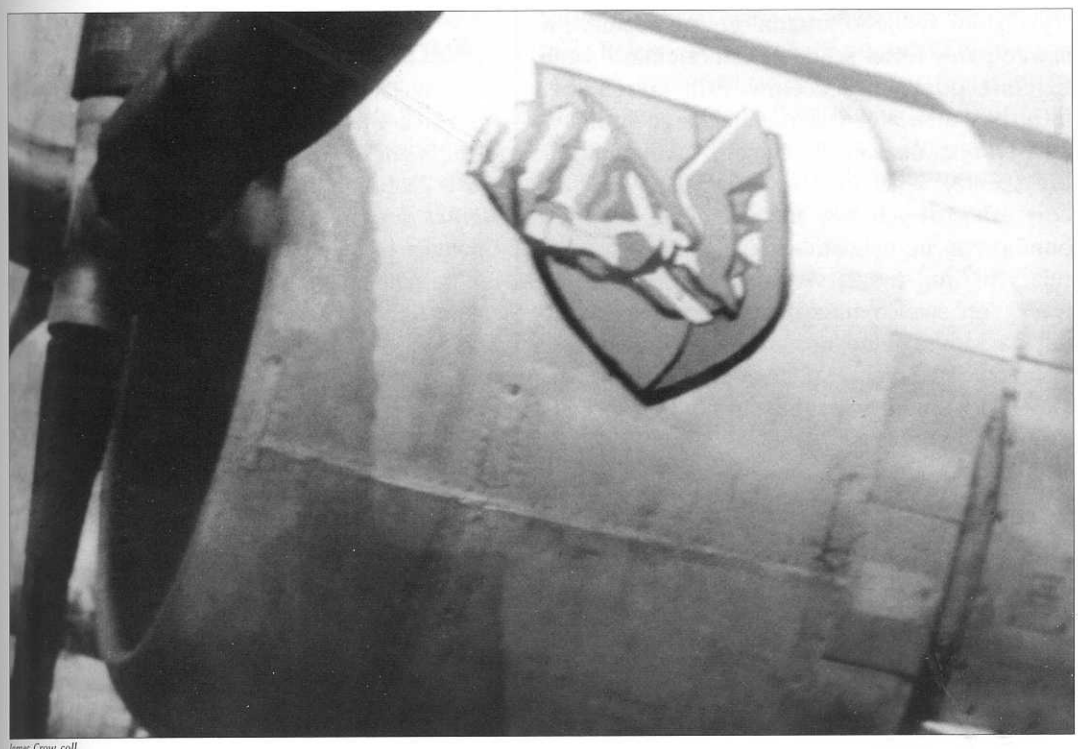
Cele atakowano bombami i ogniem broni pokładowej, a później również rakietami. Uderzenia z powietrza wykonywano na transport kołowy przeciwnika na drogach, mosty, linie kolejowe, składy zaopatrzenia oraz lotniska. Kilka skutecznych nalotów na lotnisko Meiktina poważnie ograniczyło japońskie ataki na aliancki most powietrzny.

Jak miało się okazać, Japończycy nie byli jedynym wrogiem Amerykanów w Birmie. Nieprawdopodobny upał i wilgotność powietrza bardzo osłabiały personel, który musiał żyć i pracować wśród chmar owadów.

Ponieważ opór w powietrzu japońskiego lotnictwa był niewielki, postanowiono skierować 33 i 81 FG wyłącznie do zadań myśliwsko-bombowych, a 80 FG miała osłaniać most po-

many as 26). Two victories were filed by F/O Samuel Hammer of the 90th FS, who would add three more kills to his tally on 14th December 1944 at the controls of a Thunderbolt. On that day he nailed three Ki-44 'Tojo' fighters south of Bhamo. His likely victims were pilots of the 64th *Sentai*, which reported two Hayabusa aircraft lost in this area on that day.

In February, two Thunderbolt units were transferred to India, the 33rd and 81st FGs. The 80th FG received its P-47s in the summer of 1944 – the 88th and 89th FSs in July, and the 90th FS the following month. The three Groups' primary task was to cover the supply route to China, between Assam and Kunming but they also machine-gunned and bombed targets in the Huwang Valley in northern Burma. Among



James Crow coll.

Godło na samolocie Adamsa.

An emblem on Adams' aircraft.

James Crow co

Cmentarzysko samolotów na wyspie Guam kilka lat po wojnie. Na tym P-47N (44-88652) widać upływ czasu. Samolot nie ma uzbrojenia, owiewki kabiny, opon podwozia, kółko ogonowe się złamało. Ponadto widać uszkodzenia statecznika pionowego i płetwy grzbietowej. Wiadomo, że w lewe skrzydło tego P-47 wjechał ciągnik.

An aircraft scrap yard on Guam Island, a few years after the war. This forlorn and worn-out P-47N (s/n 44-88652) lacks armament, canopy and tyres; the tail wheel strut has collapsed with time. Further damage can be seen on the aircraft's tailfin and dorsal fin extension. It's known that its left wing was rammed by a tracked tug.

wietrzny. Tydzień po tygodniu, miesiąc po miesiącu wykonywano te same zadania. Niszczono mnóstwo sprzętu i instalacji wroga – między innymi 80 FG zniszczyła około 200 mostów oraz 80 samolotów w powietrzu i na ziemi. Wspierano działania grup alianckich komandosów zapuszczających się głęboko za linię frontu. Misje te wykonywano aż do dnia zakończenia wojny.

Europa (styczeń–maj 1944 r.)

Na początku stycznia 1944 roku dowodzenie 8. Armią Powietrzną przejął Gen. James Doolittle, ten sam, który 18 kwietnia 1942 roku poprowadził bombowce B-25, startujące z lotniskowca „Hornet" na pierwszy, historyczny nalot na Tokio. Wraz ze zmianą dowódcy 8 AF nastąpiła zasadnicza zmiana w taktyce użycia jednostek myśliwskich. Ponieważ cały koncept osłony myśliwskiej był oparty na systemie zmianowym, każda z Grup towarzyszyła bombowcom tylko na określonym odcinku ich trasy, aż do zluzowania przez następną jednostkę myśliwską. Po wykonaniu swojego zasadniczego zadania, myśliwce miały teraz schodzić nad ziemię i samodzielnie poszukiwać celów. Priorytetem były lotniska Luftwaffe. Dla niemieckiego lotnictwa taka taktyka okazała się ciosem, który znacznie przyśpieszył jego upadek. W lutym siły myśliwców eskortowych były już tak duże, że – jeśli bombowce nie były atakowane – każda z eskortujących Grup mogła w trakcie lotu „oddelegować" część swoich maszyn (zwykle w sile dywizjonu) na samodzielne poszukiwanie przeciwnika. Bombowce pełniły teraz pośrednią rolę „przynęty", która miała wywabić myśliwce Luftwaffe i sprowokować je do walki.

Na przełomie roku pojawiły się też nowinki techniczne, które odmieniły stare P-47 nie do poznania – wtrysk wody do cylindrów, zwiększający o 15% moc silnika oraz nowe śmigło o szerokich łopatach, zwane potocznie śmigłem „wiosłowym". Maj. Gabreski z 56 FG wspominał: „Uprzednio wiedzieliśmy, że aby w trakcie walki najszybciej zyskać na wysokości, trzeba było najpierw zanurkować, a dopiero potem pociąthe targets were road traffic, bridges, rail tracks, supply depots and airfields. Several successful strikes against the airfield at Meiktila severely disrupted Japanese counter-attacks against the Allied air bridge. The Americans came to regard the humid and unbearably hot climate of Burma, with its inseparable swarms of insects, as almost as fearsome an enemy as the Japanese.

Since Japanese presence in the air was minimal, the 33rd and 81st FGs were tasked with fighter-bomber missions, while the 80th FG was responsible for covering the air bridge. Week after week, month after month, the missions went on. Vast quantities of enemy equipment and installations were destroyed. The 80th FG alone accounted for 200 bridges and 80 aircraft destroyed, both in the air and on the ground. The Thunderbolts also rendered support to Allied commando troops operating deep behind enemy lines. These missions were performed until the very last day of the war.

Europe (January–May 1944)

In early January 1944 command of the Eighth Air Force was assumed by Gen. James Doolittle – the same man who, on 18th April 1942, had led B-25 bombers from the deck of the carrier *Hornet* on the first, historic raid on Tokyo. Changes in command were followed by fundamental changes in tactics. The concept of long-range fighter escort was based on a relay system, which meant that each Group could only give support to the bombers for a limited period of time until relieved by another fighter unit. It was therefore decided that, once done with their escort duties, fighters were now to be allowed to *hit the deck* – and start searching for targets of opportunity. The Luftwaffe's airfields became an obvious priority for attack. For the German air force such tactics proved to be a heavy blow which greatly accelerated its decline. From February onward, the powerful escort fighter force could afford to despatch 'scout units' (usually of squadron-strength) far

gnąć w górę – niemieccy piloci dobrze o tym wiedzieli. Teraz można było od razu ściągnąć drążek na siebie i P-47, uwieszony na wiosłach, pędził w górę jak smok"[12]. Pierwsze 21 sztuk P-47 ze „śmigłem wiosłowym" 56 FG otrzymała 26 grudnia 1943 r. W tym czasie potencjał bojowy jednostek Thunderboltów wzrósł do tego stopnia (ponad 100 maszyn każda), że dzielono je na dwa operujące jednocześnie zespoły (A i B), po 36 samolotów każdy. W lutym zaczęto też stosować nowy podkadłubowy zbiornik zapasowy na 150 galonów (568 litrów) paliwa, który wydłużał czas lotu do trzech godzin.

Niemniej jednak przyszłość myśliwców eskortowych USAAF należała do Mustangów. Wiosną 1944 roku P-51 były już dostępne w większych ilościach dla wszystkich oczekujących. Do tego czasu 8 AF – której podstawową rolą były bombardowania strategiczne III Rzeszy – chętnie wymieniała z 9 AF swoje jednostki myśliwskie, wyposażone w P-47, na jednostki Mustangów, dysponujące większym zasięgiem. 9. Armia Powietrzna, po kampanii w Tunezji, a następnie inwazji na Sycylię i południowe Włochy, była szykowana jako *Tactical Air Force* (czyli wsparcie lotnicze wojsk lądowych) w czasie planowanej inwazji na Francję. Tutaj Thunderbolty były mile widziane w każdej ilości.

Na przełomie roku do walki weszły nowe Grupy myśliwskie wyposażone w Thunderbolty. 358 FG służyła początkowo w 8 AF. Jednostka składała się z 365 FS („CH"), 366 FS („IA") oraz 367 FS („CP"). Pierwszy lot bojowy wykonała 20 grudnia 1943 r. 31 stycznia 1944 r. Grupa przeszła do 9 AF, w zamian za 357 FG (latającą na Mustangach), która z czasem zasłynęła jako jedna z najlepszych Grup Myśliwskich USAAF. Kolejnym „nabytkiem" 8 AF była 361 FG. Pod dowództwem Maj. Rimermana, „wypożyczonego" z 353 FG, swój pierwszy lot bojowy nad Europą jednostka wykonała 21 stycznia 1944 r. 361 FG składała się z 374 FS („B7"), 375 FS („E2") oraz 376 FS („E9"). Do września 1944 r. stacjonowała w Bottisham. Kiedy pod koniec wojny jej żółtonose Mustangi miały na koncie kilka spektaku-

[12] Francis S. Gabreski, *Gabby pilot myśliwski*, s. 153.

ahead and to the sides of the bomber stream to seek out Luftwaffe opposition.

The turn of the year also saw the introduction of a couple of technical novelties which altered the combat-proven Thunderbolts beyond recognition. The most important of these was the addition of a water injection apparatus to the engine. A mixture of water and alcohol was injected directly into the engine's combustion chambers, the cooled charge improving power output for a short period of time and boosting the aircraft's speed by as much as 15 per cent. Another vital innovation was the introduction of a propeller with much wider blades, commonly known as a 'paddle-blade' propeller. Maj. Gabreski of 56th FG recalled:

"Beforehand, we knew that in combat, in order to regain height, first we had to dive, and then pull up – German pilots knew that, too. Now, we could just pull back the stick and the P-47, hanging on the prop, would race up like a demon."[12]

The 56th FG received its first batch of 21 P-47s fitted with paddle-blade *props* on 26th December 1943. In the meantime, the P-47 Groups' capability had built up so much (with over 100 aircraft each) that they were usually split up into two teams (A and B) of 36 machines each, operating simultaneously and independently if needed. In February the first underbelly 150 US gallon (568 litre) drop tanks were put to use, which allowed the Thunderbolts to be airborne for three hours.

Nevertheless, as time would show, the future belonged to the Mustang where long–range fighter escort duties were concerned, and by spring 1944 they were gradually becoming available in increasing numbers. Until then, the 8th AF – tasked with strategic bombing of the Third Reich – sought every opportunity to swap its units equipped with *T-Bolts* for those in the 9th AF that already flew Mustangs. The Ninth Air Force, after the campaign in Tunisia and the invasion of Sicily, was already being prepared as the *Tactical Air Force* for the forthcoming inva-

[12] Francis S. Gabreski, *Gabby pilot myśliwski*, p. 153.

James Crow coll.

Ataki na cele naziemne były bardzo niebezpieczne ze względu na silną obronę przeciwlotniczą. Nawet piloci tak odpornych na uszkodzenia samolotów, jak P-47 czuli respekt przed ogniem Flaku. Na ogół przymusowe lądowanie kończyło się szczęśliwie, tak jak w przypadku pilota tego P-47D-30 (44-20444) z 305 FS/368 FG, który usiadł „na brzuchu" koło lotniska Florennes w Belgii, 24 grudnia 1944 roku.

Attacks on ground targets were always very dangerous due to intense anti-aircraft fire. Even pilots of the rugged P-47 felt respect for the notorious *Flak*. Fortunately, emergency landings were quite safe to perform in the Thunderbolt, as proved by the pilot of this P-47D-30 (s/n 44-20444) of the 305th FS/368th FG, who bellied-in near Florennes airfield, in Belgium, on 24th December 1944.

larnych sukcesów (jak zestrzelenie w jednym locie dwóch odrzutowych Me 262 przez Lt. Bena Drew w październiku 1944 r.), mało kto pamiętał, że „pierwsze szlify" 361 FG zdobywała na P-47.

365 FG z 9 AF, znana jako *Hell Hawks*, wykonała swój pierwszy lot bojowy 22 lutego 1944 roku, eskortując bombowce nad Leeuwen w Holandii. Wkrótce potem przeszła intensywne szkolenie w atakowaniu celów naziemnych. Od początku marca jednostka stacjonowała nad kanałem La Manche w Beaulieu, na południe od Southampton – nie przez przypadek, na wprost po drugiej stronie Kanału była Normandia. W skład jednostki wchodziły 386 FS („D5"), 387 FS („B4") oraz 388 FS („C4").

4 stycznia rusza na nowo ofensywa bombowa 8. Armii Powietrznej. Tego dnia 8 AF przeprowadza nalot na Kilonię i Münster. Ponad Coesfeld Lt. Peter Pompetti zestrzelił Bf 109, dołączając tym samym do grona asów 78 FG.

7 stycznia 1944 roku 358 FG leci na swój pierwszy Ramrod – eskortę bombowców atakujących zakłady *IG Farben Industrie* w Ludwigshafen. W czasie powrotu piloci Thunderboltów lecą „na instrumenty" – do wysokości 5500 metrów ziemię przesłania szczelna pokrywa ciężkich, śniegowych chmur. Od godziny śledzi ich dyskretnie niemiecki radar. Kiedy o oznaczonej godzinie czwórka pilotów z 367 FS obniża lot i przebija się przez zwały chmur, na ziemi pod nimi wyłania się trawiaste lotnisko – wyglądają podobnie po obu stronach Kanału. Osiem Focke Wulfów z I./JG 26, naprowadzonych przez radar, rozwiewa wątpliwości. Są nad lotniskiem Florennes w Belgii. Trzy P-47 zostają natychmiast zestrzelone (m.in. samolot Maj. Younglas'a, dowódcy 367 FS), czwarty zdążył uciec w chmury i dotrzeć do Anglii.

Niewiele lepiej wiedzie się tego dnia 4 FG. Niedaleko Hesdin Lt. Col. Donald Blakeslee prowadził kontratak na dwunastkę FW 190, nękających dolny „box" Fortec. Walka przeniosła się z pułapu ponad 7000 m na niecałe 1000 metrów nad ziemią, gdzie Blakeslee znalazł się z trzema Focke Wulfami na ogonie, dziurawiącymi niemiłosiernie jego Thunderbolta. Uratowany w ostatniej chwili przez Jamesa Goodsona i Roberta Wehrmana, Blakeslee naliczył później w swoim „WD-C" 71 przestrzelin. 4 FG melduje zestrzelenie trzech FW 190 nad Hesdin (dwa Cpt. Goodson z 336 FS i jednego Lt. Col. Blakeslee).

Tego samego dnia 353 FG odprowadza bombowce aż nad Orléans, ale Niemcy nie spieszą się z atakiem. Grupa jest już w drodze powrotnej, kiedy w eterze słychać wołania na pomoc załóg Liberatorów. Ryzykując wyczerpanie paliwa przed dotarciem do Anglii, 353 FG zawraca i odpiera atak. Lt. Jesse Gonnam strąca trzy FW 190 i zostaje trzecim asem w swojej

sion of France. Here, every extra Thunderbo was a welcome sight.

The turn of the year also saw new Thunde bolt units enter the theatre, making debuts i both Air Forces stationed in UK. The 358th F initially belonged to the 8th AF. The unit co prised the 365th FS ("CH"), 366th FS ("IA"), an 367th FS ("CP") and flew its first operation sortie on 20th December 1943. On 31st Januar the Group passed to the 9th AF, in exchange f the 357th FG (flying Mustangs) – which event ally became one of the best fighter units in th entire USAAF. Another P-47 unit to join the 8t AF was the 361st FG. Led by Maj. Rimerman "borrowed" from the 353rd FG, it flew its firs sortie – a free-hunting sweep west of St. Om – on 21st January 1944. It comprised the 374t FS ("B7"), 375th FS ("E2") and 376th FS ("E9" Until September 1944 it was stationed at Bo tisham. By the end of the war, the unit's yellow nosed Mustangs had accounted for several high ly publicized successes (like two Me 262 jet shot down in one pass by Lt. Urban Drew i October 1944) – but few remembered that th 361st FG had learned their trade on P-47s.

The 365th FG from the 9th AF, nick-named *Hell Hawks*, flew its first operational sortie o 22nd February 1944, escorting bombers bound for Leeuwen in the Netherlands. Shortly after wards, it began intense training in fighter-bomb er tactics. From March 1944 it was stationed o the coast at Beaulieu, south of Southampton. I was no coincidence that Normandy was right o the opposite side of the Channel. The unit was composed of the 386th FS ("D5"), 387th FS ("B4") and 388th FS ("C4").

On 4th January in the New Year, the 8th AF bomber offensive resumed with increased vi gour. On that day, heavy bombers attacked Kie and Münster. Lt. Peter Pompetti of 78th FG downed a Bf 109 over Coesfeld, acquiring the coveted status of 'ace'.

On 7th January, the 358th FG flew its first 'Ramrod' mission, supporting bombers targeting *IG Farben Industrie* works in Ludwigshafen. On the return flight, the P-47s of the Group were forced to fly "on instruments" – the ground being covered by a layer of dense snow clouds that ascended to 5500 metres altitude. Unbeknownst to them, German radar operators were discreetly observing their route. At the scheduled time the 367th FS's flight-leader broke through the mass of clouds and spotted an anonymous grassy airfield beneath. Eight Focke Wulfs of I./JG 26, directed by the radar, abruptly dispelled any doubts as to their whereabouts; the Americans were above Florennes airfield in Belgium. Three P-47s were rapidly shot down (among them the aircraft flown by Maj. Younglas, CO of the 367th FS), a fourth managing to duck into the haze and make it back to England.

Grupie. Samoloty 353 FG lądują na resztkach paliwa na kilku lotniskach RAF nad Kanałem. W styczniu jednostka zestrzeliła 17 przeciwników, tracąc tylko jednego pilota. 7 stycznia wśród niemieckich pilotów zwycięstwa zgłaszają m.in. *Experten* JG 26: Hptm. Borris (jego 31) oraz Ofw. Glunz (jego 52), który zestrzelił P-47 z 4 FG niedaleko Boulogne. Amerykanie tracą tego dnia pięć Thunderboltów (z 463 użytych).

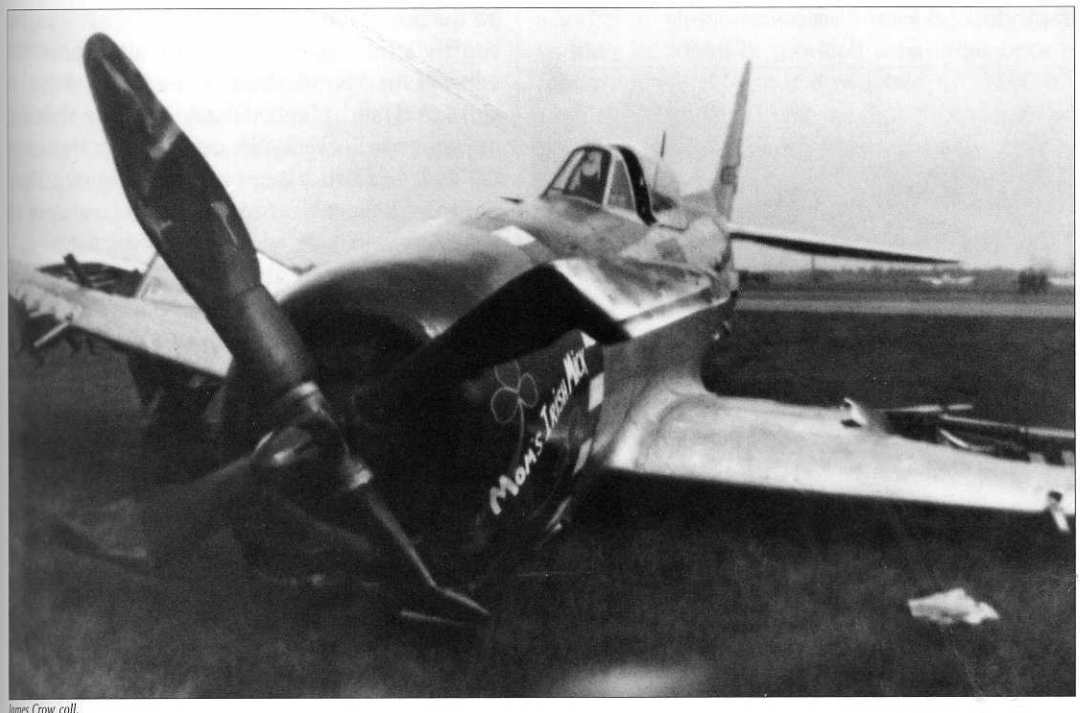
11 stycznia 663 B-17 i B-24 atakują kluczowe obiekty niemieckiego przemysłu lotniczego: zakłady Junkersa w Halberstadt, Focke Wulfa w Oschersleben i Messerschmitta w Brunszwiku. Bombowce mają przydzieloną potężną eskortę złożoną z sześciu Grup Thunderboltów, dwóch Lightningów i jednej Mustangów, ale pogoda ponownie krzyżuje plany Amerykanów. Przy prawie całkowitym zachmurzeniu nad Holandią większość eskorty nie odnajduje bombowców i zawraca. Jednak nad celem niebo jest czyste. Niemcy ze zdumieniem obserwują nadlatujące bez osłony myśliwskiej „combat boxy". 8 AF traci 60 bombowców. Z 56 FG tylko 36 P-47 „zespołu A" odnajduje przeciwnika i strąca dziesięć wrogich maszyn (w tym po raz kolejny aż trzy Lt. Glen Schiltz). Spośród niemieckich asów zestrzelenie P-47 melduje Oblt. Bendert, *Staffelkapitän* 5./JG 27 (na południe od Meppel; jego 46 zwycięstwo).

14 stycznia 1944 roku ciężkie bombowce 8 AF ponownie biorą na cel instalacje w okolicy Pas de Calais, z których Niemcy planują wkrótce wystrzeliwać pociski V-1. Tego dnia piloci 56 FG zestrzelili 14 maszyn wroga, 4 FG – dziesięć (obie Grupy bez strat własnych). 56 FG, która nie tak dawno temu święciła swoje setne zestrzelenie, właśnie osiągnęła liczbę 200 zwy-

The 4th FG had equally harrowing experiences that day. Not far from Hesdin, Lt. Col. Donald Blakeslee led a counter-attack on 12 FW 190s that were attacking the lower box of Fortresses. As the dogfight swirled down from 7000 metres to less than 1000, Blakeslee ended up with three Focke Wulfs on his tail, spraying him with bullets. He was saved at the last moment by the intervention of his fellow pilots, James Goodson and Robert Wehrman; 71 bullet holes were found in his "WD-C". The 4th FG added three FW 190s to its tally that day, all shot down in the vicinity of Hesdin (two by Cpt. Goodson of 336th FS and one by Lt. Col. Blakeslee).

On the same day, the 353rd FG flew with Liberators as far as Orléans but the German fighters seemed slow to respond. Only when the Group peeled off for home did its pilots hear frantic calls for help from the bomber crews. Risking ditching in the Channel on their way back, the pilots of the 353rd FG turned back to fend off the German attack. 1Lt. Jesse Gonnam shot down three FW 190s in a row, becoming the third ace in his Group. The P-47s headed back towards England, landing at the first RAF airfield they could find along the Channel coast (in January, the 353rd FG claimed 17 enemy aircraft for the loss of only one pilot). Several German pilots reported victories over Thunderbolts on 7th January, among them two JG 26 *Experten*: Hptm. Borris (his 31st) and Ofw. Glunz (his 52nd, claimed near Boulogne). The Americans lost five Thunderbolts (of 463 deployed).

On 11th January, 663 B-17s and B-24s were mustered to hit key targets of the German aviation industry: the Junkers plant at Halberstadt; the Focke Wulf plant at Oschersleben; and the



James Crow coll.

Ten Thunderbolt odniósł poważne uszkodzenia podczas przymusowego lądowania. Jednak jak niemal zawsze pilot wyszedł z wypadku bez szwanku. P-47 był prawdziwą polisą ubezpieczeniową na czas wojny dla amerykańskich lotników.

Sometimes things got a little rough. This Thunderbolt suffered heavy damage during a wheels-up landing. Nevertheless, pilots generally emerged unscathed from such 'controlled crashes', and this landing was no exception. The P-47 was good 'life insurance' for many American pilots during WWII.

cięstw powietrznych[13], tj. dwa razy więcej niż rywalizująca z nią 4 FG.

Cpt. Dominic „Don" Gentile z 4 FG, lecąc na swoim P-47D-5-RE „Donnie Boy" („VF-T" 42-8659), zestrzelił dublet Focke Wulfów. Walka, którą stoczył tego dnia, była najdramatyczniejszą w jego życiu. W czasie potyczki z niemieckimi myśliwcami zaliczył swoje piąte i szóste zwycięstwo, ale chwilę później tuż nad skrzydłem jego Thunderbolta przemknęły pociski smugowe z działek 20-mm – zamiast skrzydłowego, miał na ogonie FW 190. Gentile wykonał ciasny skręt i spojrzał przez ramię. W ślad za nim pędziła para Focke Wulfów. Byli tuż nad ziemią; w takich okolicznościach walka kołowa ze zwrotnymi FW 190 nie wróżyła niczego dobrego. Gentile zdołał zwrócić się w stronę napastników i otworzyć ogień, ale efekt był odwrotny od zamierzonego. Po jednej, krótkiej serii karabiny Thunderbolta zamilkły – skończyła się amunicja. Teraz Niemcy wiedzieli, że ich przeciwnik jest bezbronny. Prowadzący atak musiał być jednym ze „starej gwardii", gdyż bez trudu kontrował wszystkie akrobatyczne sztuczki Gentile'a. W międzyczasie Gentile rozpaczliwie wzywał pomoc przez radio, ale koledzy z dywizjonu nie mogli go zlokalizować. Po chwili skrzydłowy Focke Wulf gdzieś przepadł. Teraz dwóch doskonałych pilotów – Niemiec i Amerykanin – dawało popis pilotażu najwyższej klasy kilkanaście metrów ponad lasem Compiegne, jeden zdecydowany zabić drugiego. Po kilku minutach – chociaż dla Gentile'a musiały one wydawać się wiecznością – nagle

[13] *Notabene*, niemiecki pułk myśliwski JG 2 „Richthofen", weterani walk nad Europą, 16 stycznia 1944 święcił zestrzelenie... dwutysięcznego samolotu wroga! JG 26 „Schlageter" poziom ten osiągnął 25 lutego 1944 roku. Daje to wyobrażenie, z jak doświadczonym przeciwnikiem walczyli piloci Thunderboltów.

Złomowisko Luftwaffe pod St. Dizier odnalezione po zajęciu okolicy przez wojska alianckie. Niemcy zgromadzili tam również wraki zestrzelonych P-47. Jak widać, kadłuby są nieuszkodzone nawet w okolicy kabin, co było rzadkim widokiem u innych samolotów po przymusowych lądowaniach.

A Luftwaffe scrap yard near St. Dizier, discovered after the area had been captured by Allied troops. The Germans also stored wrecks of shot-down P-47s there. As can be appreciated in this photo, the fuselage and cockpit areas are practically undamaged – a rare sight in the case of other types which had been forced to crash-land.

James Crow coll.

Messerschmitt factory at Braunschweig. The bombers were assigned a massive fighter escort, consisting of six Groups of Thunderbolts, two Groups of Lightnings, and one of Mustangs. Unfortunately, the sky over the Dutch coast was 10/10 overcast and most of the fighters had no chance to meet their charges. Ironically, the sky in the target area was clear and blue. The Germans were astounded to see formations of B-17s approaching without any cover, something they hadn't witnessed for quite a while. The result was a disaster: a staggering 60 *heavies* failed to return. Of the 56th FG's two teams, only the "A" Group with its 36 P-47s saw any action, scoring ten (including another "triple" by 1Lt. Glen Schiltz). On the German side, Oblt. Bendert, *Staffelkapitän* of 5./JG 27, shot down an anonymous P-47 (his 46th victory) south of Meppel.

On 14th January, the 8th AF bombers took on the so-called *'Crossbow'* targets (facilities for the new V-weapons) in the Pas de Calais area, among them the future launch pads for V-1 missiles. Both the 4th and 56th FG fared outstandingly on that day, claiming ten and 14 enemy fighters respectively for no loss of their own. Bud Mahurin got a Ju 88, Bob Johnson a Bf 109 and a Me 410 – both increasing their tallies to 14 victories. The 56th FG, which only the previous November had celebrated its 100th aerial victory, had by now doubled its score[13] recording twice as many kills as the rival 4th FG.

Cpt. Dominic "Don" Gentile shot down a brace of Focke Wulfs flying his personal P-47D-5-RE *Donnie Boy* ("VF-T", s/n 42-8659), returning home as an ace, albeit with a sizable hole in one wing torn by a 20 mm round. The fight he had been involved in on that day was unquestionably the most dramatic of his entire career. During a dogfight with German fighters he quickly claimed his 5th and 6th victories, but shortly after saw tracers start whizzing over the wing of his Thunderbolt. As he broke sharply to starboard and glanced back over his shoulder, he saw two Focke Wulfs dead astern. He was *on the deck* – a bad place to get caught in a Thunderbolt. Reversing turns, Gentile managed to return fire in a head-on pass, which he vainly hoped would scare them off. The effect was just the opposite; after a single short burst he ran out of ammunition: now his assailants knew the P-47 was defenceless. The *Hun* in the lead was certainly an *Experte* as he easily countered all the acrobatic tricks performed by Gentile. After a while, the other German disappeared. Now,

[13] Of note is the fact that on 16th January 1944, German pilots of *Jagdgeschwader* 2 "Richthofen"– veterans of aerial combat over Western Europe– celebrated their 2000th victory! The neighbouring JG 26 "Schlageter" achieved its "double thousand" on 25th February 1944. This demonstrates how tough and experienced was the enemy on the other side of the Channel.

James Crow coll.

Pilot tego P-47D-28-RE (44-20206) z 406 FS/371 FG miał szczęście, że walcząc w składzie 9 AAF latał na Thunderbolcie. Skrzydła i śmigło samolotu zostały kompletnie zniszczone, ale kadłub wraz z kabiną ocalał w nienaruszonym stanie.

The pilot of this P-47D-28-RE (s/n 44-20206) from the 406th FS/371st FG (9th AF) was another grateful beneficiary of the Thunderbolt's tough construction. Although the wings and the propeller are completely smashed, the fuselage and the all-important pilot's cockpit are undamaged.

Niemiec przerwał atak, zawrócił i znikł z pola widzenia. Kiedy wyczerpany fizycznie i psychicznie Gentile posadził swojego P-47 na pasie w Debden, jeszcze dobrą chwilę nie mógł o własnych siłach opuścić kokpitu[14]. Tego dnia 4 FG zapisała na swoje konto aż 11 myśliwców wroga. Niemcy odnotowują zestrzelenie dwóch P-47, w tym jednego (z 356 FG) Hptm. Klaus Mietusch, *Kommandeur* III./JG 26 (jego 56 zwycięstwo).

21 stycznia niemal 800 bombowców wykonuje nalot na wykryte stanowiska V-1 w okolicy Pas de Calais. Szukając przez nieliczne dziury w pokrywie chmur wyznaczonych celów, Liberatory dostają się z zaskoczenia pod ogień myśliwców z I./JG 26. Pięć B-24 spada na ziemię. Jednak Amerykanie również nauczyli się korzystać z warunków pogodowych i uprawiać tego typu powietrzną „partyzantkę" – nad St. Quentin P-47 z 353 FG podchodzą niepostrzeżenie do czwórki Bf 109 z 12./JG 26. Prowadzący amerykańską formację Maj. Walter Beckham atakuje z przewagą wysokości i błyskawicznie posyła w płomieniach do ziemi dwa z nich (jego 12 i 13 zwycięstwo). Tego dnia 353 FG niszczy swój pierwszy samolot wroga na ziemi – Do 217 na lotnisku niedaleko Albert.

23 stycznia swój pierwszy rajd myśliwsko-bombowy na lotnisko Luftwaffe w Gilze-Rijen wykonuje 356 FG. Parę dni później to samo lotnisko okłada 500-funtowymi bombami 355 FG. 24 stycznia bombowce lecące na Frankfurt zawracają, ale eskorta, wedle zasady „nie przywozić amunicji do domu", sama szuka sobie celów. W okolicy Tirlemont (Tienen) w Belgii, na wysokości 1500 m, 353 FG natknęła się na pięć niemal bezbronnych za dnia, obwieszonych antenami myśliwców nocnych Bf 110 i błyskawicznie zestrzeliła wszystkie (w tym dwa dowódca, Lt. Col. Glenn Duncan – jego siódme i ósme zwycięstwo). Chwilę później Cpt. Newhart zniszczył na lotnisku Tirlemont kołującego na pasie startowym Bf 109. 78 FG traci jednego pilota w walce.

[14] Do końca wojny Don Gentile zdobył z 4 FG 19 zwycięstw powietrznych (oprócz 2 wcześniejszych, z czasów 133. *Eagle Squadron*).

just a dozen or so meters above the Compiegne Woods, two excellent fighter pilots – a German and an American – gave their best in deadly aerobatics. Gentile began to lose hope and in desperation appealed over the R/T to his fellow pilots: '*Help! Help! I'm being clobbered! I'm down here by a railroad track with a 190!*' After a few minutes – that must have seemed an eternity for Gentile – the German suddenly dropped his attack, turned around and flew away[14]. On that day, the 4th FG accounted for 11 enemy fighters. The Germans claimed two P-47s, one of them (from the 356th FG) by Hptm. Klaus Mietusch, *Kommandeur* of III./JG 26 (his 56th victory).

On 21st January nearly 800 bombers were sent out in a strike against identified V-1 sites in Pas de Calais. Looking for breaks in the cloud layer above the briefed targets, the Liberators were bounced on by fighters from I./JG 26 and five of them went down in flames. The Americans, most of whom had never seen a solid overcast back in the US, learned the tricks of such aerial "guerrilla war". Over St. Quentin, P-47s from the 353rd FG sneaked up behind a *Staffel* of Messerschmitts from 12./JG 26. Maj. Walther Beckham in the lead wasted no opportunity and quickly shot down two of them (his 12th and 13th victories). On that day, the 353rd FG destroyed its first enemy aircraft on the ground – a Do 217 spotted on an airfield near Albert.

On 24th January, American bombers bound for Frankfurt had to abort the mission due to inclement weather. Their escort formations resolved not to carry their ammunition back home– but, instead, to go looking for targets of opportunity on their own. In the area of Tirlemont (Tienen) in Belgium, the 353rd FG bumped into five Bf 110 night fighters flying at 1500 metres and quickly shot them down (two fell to the leader, Lt. Col. Glenn Duncan – his 7th and 8th victories). Moments later, Cpt. Newhart de-

[14] By VE-Day Don Gentile had scored 19 aerial victories with the 4th FG (in addition to the two he had gained previously in 133. *Eagle Squadron*).

ce na południowy zachód od Brukseli (38 zestrzelenie Oblt. Steigera, dowódcy 12./JG 26). Kolejnych dwóch pochłania Morze Północne, kiedy Lt. Hahn i jego skrzydłowy, Lt. Neel (obaj z 82 FS), pomimo wezwań kolegów z dywizjonu, utrzymują błędny kurs powrotny znad Francji.

29 stycznia 8 AF atakuje Frankfurt. Nalot osłaniają m.in. 503 Thunderbolty z 8 i 9 AF. Tego dnia Lt. Col. Gabreski z 56 FG odnosi kolejne zwycięstwo – Bf 110 (następnego dnia zestrzeliwuje Me 210 i Bf 109, nad Lingen; jego dziewiąte i dziesiąte zwycięstwo). W okolicy Akwizgranu i Hasselt 4 FG zgłasza dziewięć zestrzeleń (w tym po „dublecie" Lt. Duane Beeson, Lt. Spiros Pisanos, z pochodzenia Grek, oraz Cpt. Henry Mills – wszyscy z 334 FS), tym samym przekraczając liczbę 100 zwycięstw powietrznych. Niemieccy piloci z JG 2 i JG 26 meldują o strąceniu aż siedmiu Thunderboltów (Amerykanie tracą tego dnia aż dziesięć P-47).

W tym czasie dowódcy z 56 FG stanęli przed poważnym problemem – wielu doświadczonych pilotów jednostki dochodziło do końca swojej tury bojowej (200 godzin) i nie było kim ich zastąpić. Kiedy trzeba było znaleźć doświadczonych myśliwców, którzy by chcieli walczyć z Niemcami jedynie w zamian za miejsce do spania i samolot do latania, nie było lepszych kandydatów niż Polacy. 2 lutego w 56 FG pojawili się starzy znajomi Gabreskiego z czasów jego „stażu" w 315. Sqn: F/Lt. Bolesław Gładych i W/Cdr Aleksander Gabszewicz (na krótko). Gładych służył wcześniej w polskich dywizjonach 303. i 302. i miał już na koncie osiem zestrzeleń. Jeden z „trudnych charakterów" wśród pilotów Polskich Sił Zbrojnych, znalazł azyl u Amerykanów (za co w końcu został wyrzucony z PSP). Chociaż w USAAF zdobył status podwójnego asa, oficjalnie nigdy nie służył w ame-

Srebrny P-47D-28-RE z numerem 44-20089 i oznaczeniem C2-Q należał do 396 FS/368 FG ze składu 9 AAF. Pilotował go Lt. Ralph W. Scott, który kazał wymalować na swojej maszynie godło osobiste „Leaky Joe 5".

A silver P-47D-28-RE (s/n 44-20089, "C2-Q") of the 396th FS/368th FG (9th AF). This machine was flown by Lt. Ralph W. Scott and carries his personal emblem, 'Leaky Joe 5'.

James Crow coll.

stroyed a Bf 109 taxiing on the Tirlemont airfield. On that day, the 78th FG lost one of its pilots south-west of Brussels (most likely the 38th kill of Oblt. Steiger, *Staffelkapitän* 12./JG 26). Two more 78th FG pilots found a watery grave in the North Sea after Lt. Hahn and his wingman Lt. Neel (both of the 82nd FS) steered off course when departing from France and, despite warnings from a fellow pilot, flew out to sea and were never seen again.

On 29th January, the 8th AF struck Frankfurt. Lt. Col. Gabreski scored another victory - a Bf 110 (followed by a Me 210 and a Bf 109 the following day, over Lingen, his 9th and 10th victories). On 29th the 4th FG in the area of Hasselt and Aachen claimed nine victories (including 'doubles' by 1Lt. Duane Beeson, 1Lt. Spiros Pisanos, and Cpt. Henry Mills, all three of 334th FS), the overall Group score passing the *century mark*. German *Jagdflieger* of JG 2 and JG 26 claimed seven Thunderbolts destroyed (the 8th and 9th AFs actually lost ten).

At about this time the CO of 56th FG faced a worrying dilemma, as many of the Group's pilots were nearing the end of their combat tours (of 200 hours) and experienced replacements were in short supply. After all, there weren't many combat-seasoned fighter pilots around who were eager to fight the Germans in return for nothing more than a place to sleep and an aircraft to fly. Poles were a natural choice. On 2nd February, F/Lt. Boleslaw Gladych and W/Cdr Aleksander Gabszewicz, two of Gabreski's old friends from his stint in a Polish squadron, turned up at the 56th FG headquarters (the latter only for a short time, though). Gladych had previously served with 303. and 302. Sqns and his victory tally already stood at eight. Always a headache for his superiors in the Polish Air Force based in UK, he found refuge among the Americans (for which he was finally expelled from the PAF). Although he made 'double ace' while flying with the USAAF, he was never on the payroll of the American army – he simply flew with them *for kicks* as a sort of one-man "Gladych Air Force".

On 30th January, the 8th AF raided Braunschweig and Hannover. On that day, 1Lt. Virgil Meroney became the first ace of the 352nd FG. Unlike other pilots who achieved ace status in the Group, Meroney scored all his nine victories while flying his assigned Thunderbolt (P-47D-5, s/n 42-8473). Unfortunately, he was to follow the grim pattern of many before and after him, as he was shot down by ground fire while strafing an enemy aerodrome on 8th April 1944, and made a POW. On that day, the 361st FG claimed its first victories – pilots from the 374th FS shot down four Bf 109s near Rheine for the loss of one P-47. 1Lt. Quince Brown shot down two '109s to become yet another ace amongst the

James Crow coll.

Ten sam P-47D-28-RE z numerem 44-20089. Dobrze widoczny pas na stateczniku poziomym.

The same P-47D-28-RE, 44-20089. Visible is a strip on a tail plane.

rykańskiej armii (i nie pobierał żołdu, na jego „wypłatę" składali się koledzy z jednostki), latając jako jednoosobowe „Gładych Air Force".

30 stycznia celem nalotu 8 AF jest Brunszwik i Hanower. Tego dnia pierwszym asem 352 FG został Lt. Virgil Meroney. W przeciwieństwie do większości przyszłych asów Grupy, Meroney zdobył wszystkie dziewięć zwycięstw latając na Thunderbolcie. Jak wielu innych asów USAAF wcześniej i później, 8 kwietnia 1944 i on został zestrzelony przez Flak nad jednym z niemieckich lotnisk i dostał się do niewoli. 30 stycznia swoje pierwsze zwycięstwa zdobywa 361 FG – piloci 374 FS zgłaszają zestrzelenie czterech Bf 109 w okolicy Rheine, tracąc jednego pilota. Do grona asów 78 FG dołącza Lt. Quince Brown, strącając dwa Bf 109. Wśród niemieckich pilotów potwierdzone zwycięstwo nad P-47 tego dnia odnosi Hptm. Specht (jego 26), *Kommandeur* II./JG 11.

31 stycznia 4 FG wykonuje swoją pierwszą misję bombową, zrzucając 17 500-funtówek na lotnisko Luftwaffe w Gilze-Rijen. Niejako „przy okazji", 4 FG zestrzeliwuje sześć Bf 109, bez strat własnych.

Niemcy wzmacniają obronę Rzeszy o kolejne jednostki: I./JG 5, II./JG 53 oraz byłe jednostki nocne „Wilde Sau" (JG 300, 301 i 302). Od południowej flanki nieba nad Niemcami broni także I./JG 4, II./JG 51, I i III./JG 53 oraz I i II./JG 77. Prawie całe dzienne lotnictwo myśliwskie Niemców odpiera zmasowane ataki amerykańskich bombowców. Na froncie wschodnim o długości kilku tysięcy kilometrów rosyjscy lotnicy powoli nie mają z kim walczyć.

2 lutego piloci 355 FG krążą już ponad godzinę wysoko nad Francją szukając przeciwnika do walki, kiedy w pobliżu przelatującej poniżej formacji Marauderów dostrzegają kręcące się smukłe, dwusilnikowe myśliwce. Amerykanie rozpoznają w nich Me 210 i ruszają w dół do ataku. Cel szybko rośnie w oczach, kiedy w ostatniej chwili ktoś wrzeszczy przez radio: „Nie strzelać! To angielskie Mosquito!" Tylko sekundy dzieliły od bratobójczej tragedii.

ranks of the 78th FG. For the Germans, Hptm. Specht, *Kommandeur* II./JG 11, claimed a Thunderbolt (his 26th kill).

On 31st January, the 4th FG flew its first fighter-bomber mission, dropping seventeen 500-pounders on the Luftwaffe airfield at Gilze-Rijen. The Germans came up in force and lost six '109s to 4th FG, for no gain of its own.

The Germans hastily strengthened their home defences, mostly by stripping fighter units from other theatres. I./JG 5, II./JG 53 and the former night-fighter *Wilde Sau* units (JG 300, 301, and 302) were brought in. The southern approaches to the Reich were shielded by I./JG 4, II./JG 51, I. and III./JG 53, as well as I. and II./JG 77. Almost the entire German daylight fighter force was deployed to counter the massive raids by USAAF bombers. Meanwhile, on the Eastern Front, which stretched for several thousand kilometres, Russian fighters began to notice the lack of opposition in the air.

On 2nd February the 355th FG had been cruising high in the skies over France for about an hour – looking for an opportunity to *'mix it up'* with the enemy – when one of its pilots noticed below a couple of sleek, twin-engine fighters in the vicinity of a formation of Marauders. The Americans recognized them as 'Me 210s' and roared down to intercept them. The aircraft grew rapidly in the Americans' sights when, at the very last moment, someone yelled over the R/T: *Don't shoot! They're Mosquitos!* A fratricidal tragedy had been averted by seconds.

On 6th February, Lt. Peter Pompetti (of the 78th FG) and his wingman attacked a German airfield. After a few firing passes they pulled back and headed for home. On the way, they emptied the rest of their ammunition into two freight trains that happened to be travelling across their flight path. For the latter attack Lt. Pompetti was given... a written reprimand from Gen. William Kepner himself – the CO of VIII Fighter Command – and was almost grounded.

6 lutego Lt. Peter Pompetti z 78 FG i jego skrzydłowy ostrzelali nieprzyjacielskie lotnisko, a następnie, „przy okazji", dwie lokomotywy. Za ten ostatni atak Pompetti otrzymał na początku marca... pisemną naganę od samego gen. Kepnera, dowódcy VIII Zgrupowania Myśliwskiego, i niemal został odsunięty od latania bojowego. Na mocy rozkazu z 30 listopada 1943 roku samoloty USAAF miały wówczas zakaz atakowania „celów cywilnych" w krajach okupowanej Europy. 17 marca 1944 roku Lt. Pompetti został zestrzelony przez Flak (w czasie swojego 95 lotu bojowego), podczas ataku na lotnisko Beauvais we Francji i dostał się do niewoli. Kilka tygodni później (20 maja 1944 r.) 8 AF otrzymała nowy rozkaz – atakować wszystko, co przeciwnik może wykorzystywać do swoich celów, ze szczególnym wskazaniem na... lokomotywy.

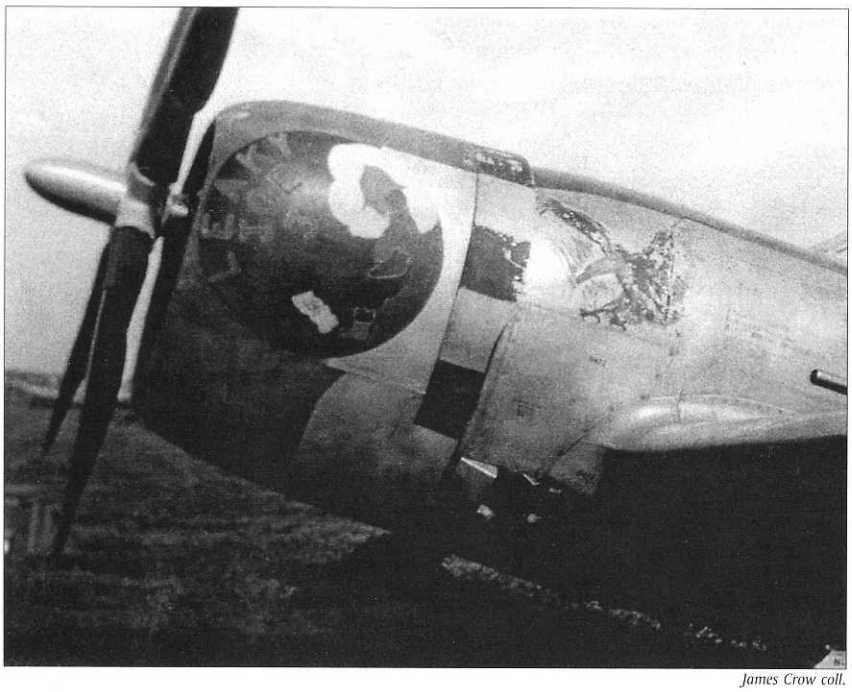
8 lutego swój pierwszy lot bojowy – „Ramrod" w osłonie Liberatorów, bombardujących instalacje V-1 w Pas de Calais – wykonała 362 FG (z 9 AF). Jednostka składała się z 377 FS („E4"), 378 FS („G8") oraz 379 FS („B8"). Po krótkim okresie lotów eskortowych 362 FG, podobnie jak inne Grupy P-47 z 9 AF, została skierowana do zadań myśliwsko-bombowych; była pierwszą jednostką, która zrzuciła na cel potężne bomby 1000-funtowe (454 kg), przenoszone pod skrzydłami Thunderboltów. 8 lutego Maj. Beckham z 353 FG po raz kolejny zestrzeliwuje dublet (Bf 109 i FW 190 nad St. Hubert). Z 18 zwycięstwami powietrznymi na koncie (w trakcie zaledwie 57 lotów bojowych) był wówczas na czele listy asów 8 AF.

10 lutego, w czasie nalotu 8 AF na Brunszwik i Gilze-Rijen, 4 FG osiąga jedno ze swoich ostatnich zwycięstw na Thunderboltach – pięć do zera.

Po wielu miesiącach zaciekłych walk sytuacja na niebie nad zachodnią Europą zmieniła

Poprzedni samolot P-47D-25, na którym latał Lt. Scott, miał bardzo podobne godło na samolocie nazwanym „Leaky Joe 3".

Lt. Scott's former mount, a P-47D-25, was similarly marked and christened 'Leaky Joe 3'.



James Crow coll.

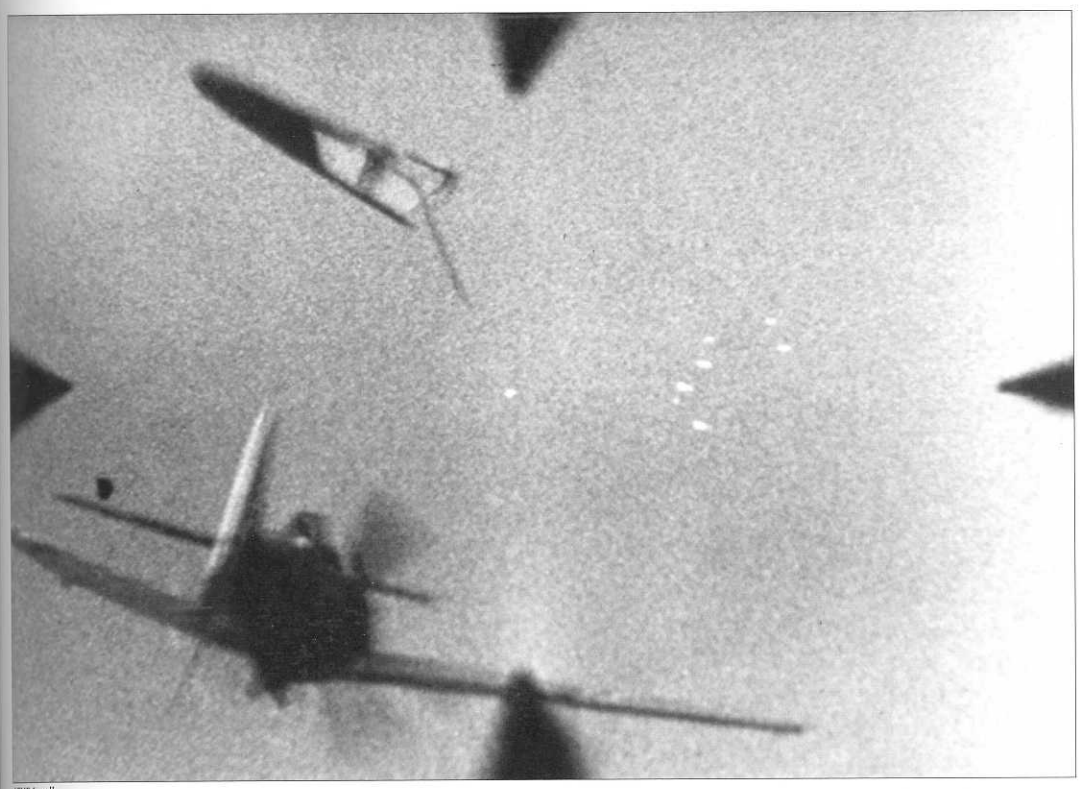
It was clearly stated in the order issued on 30th November 1943 that American aircraft were prohibited from attacking "civilian targets" in occupied Europe – freight trains included. On 17th March, Lt. Pompetti picked his target more carefully, strafing the German airfield at Beauvais, where he was shot down by *Flak* and taken prisoner. It was his 95th operational sortie. A few weeks later the USAAF lifted the ban and encouraged its pilots to attack anything even vaguely related to the enemy's war effort. Freight trains became prime targets...

On 8th February, the 362nd FG (of the 9th AF) flew its first operational sortie – a *Ramrod* escorting Liberators that were assigned to bomb V-1 sites in the Pas de Calais area. The unit comprised the 377th FS ("E4"), 378th FS ("G8") and 379th FS ("B8"). After a brief period flying escort missions, the 362nd FG, like the rest of the 9th AF Thunderbolt Groups, was re-assigned to fighter-bomber missions. It became the first unit to carry into battle huge 1000lb bombs shackled under both wings. On 8th February Maj. Beckham of 353rd FG came home with another "double" (a Bf 109 and a FW 190 shot down over St. Hubert). With 18 aerial victories (scored in only 57 missions) he was the highest scoring 8th AF ace.

On 10th February Thunderbolts covered bombers making for Braunschweig and Gilze-Rijen, clashing with the Luftwaffe along the way. The 4th FG attained one of its last victories in P-47s – five to nil.

After months of fierce battles over western Europe, the situation in the skies began to change drastically in favour of the Allies. In stark contrast to the American fighter arm, with its well-trained pilots, the Luftwaffe of that time consisted of a mass of 'greenhorn' fliers and a few virtuosos of aerial combat– known as the *Experten* or *Alte Hasen*. To counter such aces the Allies attempted to overwhelm them with sheer numbers. On 10th February a couple of P-47s fell prey to such men: Hptm. Detlev Rohwer, *Kommandeur* of II./JG 3 gained his 36th kill, Obst. Walter Oesau, *Kommodore* of JG 1, his 119th and Maj. Heinz Bär (who was shortly to take over I./JG 1), his 181st victory.

On 11th February, the 8th AF staged another bomber incursion against Frankfurt, Ludwigshafen and Saarbrücken. Maj. Edward Szaniawski, CO of the 357th FS (355th FG) scored a "double" (his 3rd and 4th victories). Frederick Christensen joined the fast-growing circle of 56th FG aces. The 352nd FG was also airborne on that day. Pilots carefully scrutinized the skies around them; at any moment a tiny speck on the windshield could turn into a black-crossed fighter with guns blazing. As they flew on, a fast moving fighter suddenly appeared behind a pair of the unit's Thunderbolts. Alarmed, their pilots



AFHRA coll.

Focke Wulf FW 190 w celowniku Thunderbolta. Niemiecki pilot odrzucił właśnie osłonę kabiny i zaraz opuści ją, aby opaść na ziemię na spadochronie.

A demise of a Focke Fulf FW 190, as captured on a Thunderbolt's guncamera reel. The German pilot just released the canopy, about to bail out.

się drastycznie na korzyść aliantów. W przeciwieństwie do lotnictwa amerykańskiego, w którym przeważająca większość pilotów była na średnim, dobrym poziomie wyszkolenia, w Luftwaffe tamtego okresu wyraźna była już przepaść pomiędzy masą nowych, „zielonych" pilotów i coraz bardziej nielicznymi wirtuozami walki powietrznej, zwanymi *Experten* lub *Alte Hasen*. W spotkaniu z takimi asami jedyną skuteczną taktyką mogła być tylko miażdżąca przewaga liczebna. 10 lutego do swoich „kolekcji" po jednym P-47 dodają m.in. Hptm. Detlev Rohwer, *Kommandeur* II./JG 3 (jego 36 zwycięstwo), Obst. Walter Oesau, *Kommodore* JG 1 (jego 119) oraz Maj. Heinz Bär, który niedługo potem przejął dowodzenie I./JG 1 (jego 181 zwycięstwo). Tego dnia do baz nie wracają cztery Thunderbolty (z 357 użytych).

11 lutego 8 AF atakuje Frankfurt, Ludwigshafen i Saarbrücken. Tego dnia dwa zwycięstwa odnosi Maj. Edward Szaniawski, dowódca 357 FS z 355 FG (jego trzecie i czwarte). Grono asów 56 FG powiększa się o Lt. Fredericka Christensena. W powietrzu tego dnia jest również 352 FG. Piloci rozglądają się czujnie po niebie. W każdej chwili niepozorna kropka na wiatrochronie mogła w kilka sekund zmienić się w plujący ogniem myśliwiec z czarnymi krzyżami. Kiedy za ogonami pary Thunderboltów pojawia się nagle smukła sylwetka myśliwca, ich piloci wykonują manewr obronny zwany „nożycami" i prowadzący parę szybko wychodzi na pozycję dogodną do strzału. Krótka, celna seria uderza w kadłub i skrzydło. Trafiony myśliwiec odbija w bok i wtedy pilot Thunderbolta z przerażeniem dostrzega kanciaste końcówki skrzy-

violently split away into a defensive manoeuvre known as a "scissors" and after a few twisting turns the leading P47 was able to line up for a shot at the intruder. A short, well-aimed burst hit home. The stricken fighter broke sharply off to one side– only then the Thunderbolt pilot was shocked to recognize the square wing tips and rudder of... a Mustang. Its pilot was none other than Lt. Glenn Eagleston of the 354th FG, the future Mustang ace who was to gain 18 victories. His P-51 was hit in the engine and it soon started to overheat until, finally, the propeller ground to a halt. Eagleston had no choice but to glide over to the other side of the Channel and bail out. During his brilliant fighter pilot career he was shot down only once – by a Thunderbolt from the 352nd FG!

Big Week

On 20th February, following a major improvement in the weather, operation *Argument* was launched– Better known as *'Big Week'*, *Argument* was a massive, week long, round-the-clock bombing of the German aviation industry throughout the entire Reich. It was to be carried out by the RAF (at night) and the USAAF (by day) as a joint operation. In support of this endeavour an impressive 668 Thunderbolts from the 8th and 9th AFs were made available. On the first day of the operation the Americans targeted, among other facilities, the Messerschmitt assembly plants (*Erla Maschinenwerke GmbH* at Heiterblick and Möckau) and the Junkers works (*A.T.G. Maschinenbau GmbH*), concentrated around Leipzig. Furthermore, bombs fell on Bernburg, Oschersleben, Braunschweig, Ros-

deł i ogon P-51. W jego kokpicie siedzi Lt. Glenn Eagleston z 354 FG, przyszły as Mustangów z 18 zestrzeleniami na koncie. Silnik Mustanga wkrótce zaczyna się przegrzewać i w końcu, już nad Kanałem, zaciera się. Eagleston dolatuje lotem ślizgowym na drugą stronę i skacze ze spadochronem nad Anglią. W swojej błyskotliwej karierze myśliwca został zestrzelony tylko raz – przez Thunderbolta z 352 FG.

„Wielki Tydzień"

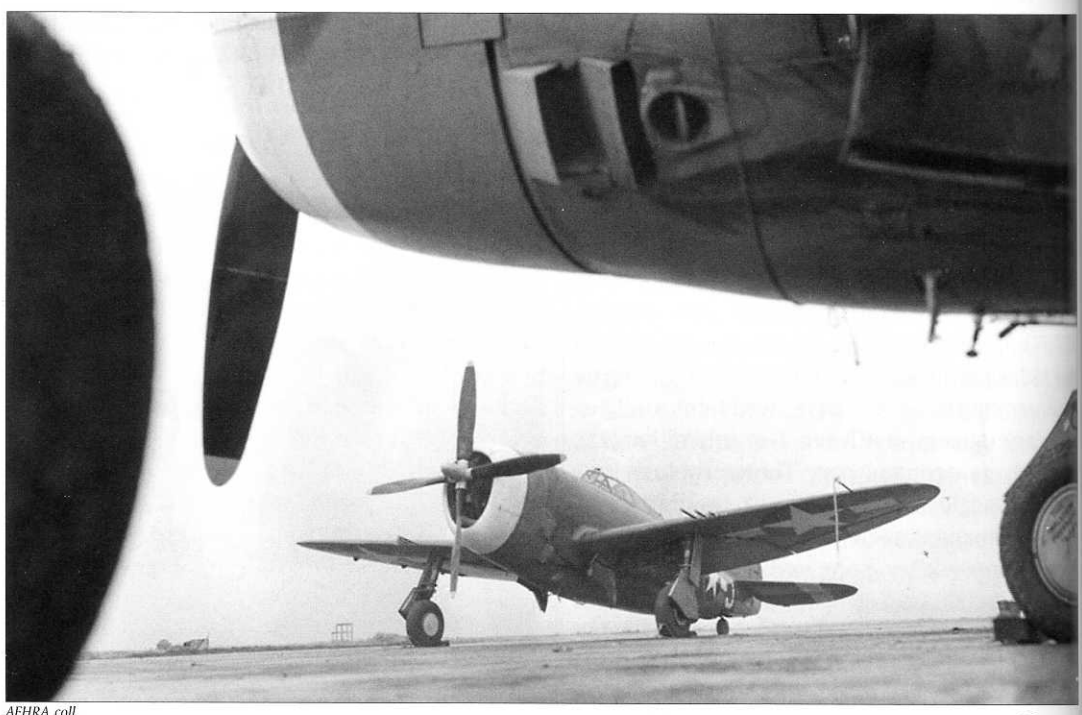
20 lutego, wraz z poprawą pogody, rozpoczęła się największa bitwa powietrzna tej zimy – operacja „Argument". Znana lepiej jako Big Week („Wielki Tydzień"), była kilkudobowym, zmasowanym atakiem połączonych sił RAF i USAAF na zakłady przemysłu lotniczego na terenie całej Rzeszy. W tej operacji Thunderbolty biorą udział w imponującej liczbie 668 sztuk połączonych sił 8 i 9 AF. Pierwszego dnia operacji Amerykanie atakują m.in. fabryki Messerschmitta (*Erla Maschinenwerke GmbH* w Heiterblick i Möckau) oraz Junkersa (*A.T.G. Maschinenbau GmbH*), skoncentrowane wokół Lipska. Bomby spadają również na Bernburg, Oschersleben, Brunszwik, Rostock, a nawet cele w okolicy Posen (Poznań), gdzie mieszczą się zakłady Focke Wulfa. Niemcy tracą 61 samolotów, Amerykanie 21 bombowców (z ponad tysiąca użytych!) i tylko cztery myśliwce (w tym dwa Thunderbolty, padają łupem pilotów z 6./JG 26 i 10./JG 3).

Tego dnia 56 FG po raz pierwszy leci wyposażona w podwieszane pod kadłubami zbiorniki na 150 galonów paliwa. W rejonie Minden napotyka dwie *Staffeln* Bf 110 z III./ZG 26. Jak zwykle w takich okolicznościach, spotkanie skończyło się masakrą Niemców. Sama 56 FG zestrzeliła dziewięć Bf 110 (w tym trzy Cpt. Le-

tock, and even as far east as Posen (wher a *Focke Wulf* plant was located). The German lost 61 aircraft, the Americans 21 bombe (from over a thousand deployed) and only fou fighters (including two P-47s, claimed by 6./J 26 and 10./JG 3).

On that day, the 56th FG's aircraft carrie 150 US gallon drop tanks for the first time. I the Minden area the Group came across tw *Staffeln* of Bf 110s from III./ZG 26. As had hap pened many times before, the encounter resul ed in the slaughter of the German aircraft. Th 56th FG alone accounted for nine '110s sho down (including three by Cpt. Leroy Schreibe of 62nd FS). The gun cameras mounted on th P-47s bore witness to spectacular balls of fir belching from Messerschmitts laden with auxil iary fuel tanks. Other fighter units, lured to th scene by the prospect of easy victories, adde ten more. Cpt. Norman "Norm" Olson of 355t FG caught up with a Bf 109 before the latte managed to duck into clouds and ripped i apart with one well-aimed burst. Consequentl 355th FG has the first ace among its ranks.

On 21st February, the Americans targete Braunschweig and numerous other Luftwaffe airfields which were now in range: Diepholz Achmer, Rheine, Hespe, Lingen and Hannove among others. Escort fighters claimed 33 *Hun* losing five machines (including two P-47s). The 56th FG again "swept the board", reporting 1 victories. Two Bf 109s fell victim to F/Lt. "Mike" Gladych, flying with the 61st FS. His wild, 'all out' style of combat was a little shocking even for the 56th FG pilots – who themselves were known as tough fighters. "Norm" Olson of 355th FG scores his 6th victory – a FW 190. Moments later, racing down in trail of another



AFHRA coll.

Przygotowane do lotu Thunderbolty na zamglonym angielskim lotnisku. Pod kadłubem pierwszej maszyny widać fragment zaczepu.

Thunderbolts on a hazy morning, somewhere in England, being readied for yet another cross-Channel mission. To the right, in the foreground, note partially visible underbelly shackle for a bomb or, alternatively, a drop tank.

AFHRA coll.

Podwieszona pod kadłubem P-47 bomba. Zwraca uwagę specjalny podnośnik. Z prawej strony kuca pilot w pełnym ekwipunku bojowym.

A bomb being shacked up to the belly of a P-47. Note the purpose-built trolley. To the right, a pilot in full flight gear confers with his groundcrew.

roy Schreiber z 62 FS). Pokładowe fotokarabiny P-47 rejestrują wyjątkowo efektowne eksplozje wśród obładowanych dodatkowymi zbiornikami z paliwem Messerschmittów. Kolejne jednostki amerykańskie, zwabione perspektywą łatwego łupu, dołożyły jeszcze dziesięć zestrzeleń. Cpt. Norman „Norm" Olson z 355 FG dogania jednego Bf 109, zanim ten zdążył skryć się w chmury, i rozrywa na strzępy jedną celną serią. Tym samym 355 FG ma w swych szeregach pierwszego asa.

21 lutego Amerykanie biorą na cel liczne bazy Luftwaffe, m.in. w Diepholz, Achmer, Rheine, Hespe, Lingen, Bramsche czy Hanowerze. Myśliwce eskortowe zgłaszają 33 zestrzelenia, tracąc pięć samolotów (w tym dwa P-47). Ponownie najskuteczniejsza jest 56 FG, która zgłasza 12 zwycięstw. Dwa Messerschmitty 109 padają łupem F/Lt. Bolesława „Mike'a" Gładycha, latającego w składzie 61 FS. „Norm" Olson z 355 FG zalicza swoje szóste zwycięstwo – FW 190. Chwilę później, rozpędzony w czasie ataku na następnego Focke Wulfa, przelatuje ponad nim, a jego niedoszła, siódma ofiara odpowiada celnym ogniem i omal nie strąca Olsona. Wśród Niemców swoje 28 zestrzelenie zalicza Maj. Specht, *Kommandeur* II./JG 11 – 8000 metrów nad Hanowerem posyła do ziemi Thunderbolta w płomieniach.

Na 22 lutego zaplanowano kombinowaną operację 8 i 15 AF (operującej z Włoch). Celem 8 AF były Gotha (zakłady *Gothaer Waggonfabrik A.G.*, największy producent Messerschmittów

Focke Wulf, he overshoots, and his 7th would-be victim returns fire which almost brings down Olson's aircraft. Among the Germans, Maj. Specht, *Kommandeur* of II./JG 11, racked up his 28th victory – 8000 meters over Hannover he sent an anonymous Thunderbolt down in flames.

On 22nd February a combined operation by the 8th and the 15th AF (flying from Italy) was staged. The *Mighty Eighth* targeted Gotha (with its *Gothaer Waggonfabrik A.G.*, the largest Bf 110 manufacturer), Bernburg, Oschersleben, Aschersleben, Halberstadt, and Schweinfurt (once again). 535 Thunderbolts performed escort duties claiming 39 enemy aircraft destroyed in the air (for the loss of eight of their own). The 56th FG once more attained the best results – 17 enemy aircraft destroyed (as compared to "only" four by the 4th FG). In the vicinity of Cologne Lt. James Poindexter of the 353rd FG scored two eye-catching victories against Bf 109s (one exploded in mid-air, the other lost a wing), reaching ace status. Maj. Jack Oberhansly of 78 FG scored a 'triple' (his 3rd through 5th). Several Luftwaffe aces claimed to have shot down P-47s on that day: Oblt. Schleef, *Staffelkapitän* 3./JG 3 (his 96th victory), Ofw. Glunz of 5./JG 26 (his 57th victory – a 78th FG machine) and Hptm. Steiger, *Staffelkapitän* 12./JG 26 (his 39th – most probably a Thunderbolt from the 353rd FG). On the same day, the 353rd FG lost its most accomplished fighter ace when Maj. Walter Beckham was shot down by ground fire while strafing an enemy airfield at Ostheim.

110), Bernburg, Oschersleben, Aschersleben, Halberstadt oraz ponownie Schweinfurt. W tym czasie bombowce 15 AF bombardują Regensburg. 535 Thunderboltów eskorty zgłasza 39 zestrzeleń (tracąc osiem maszyn), w tym najwięcej – 17 – po raz kolejny 56 FG (dla porównania, 4 FG „tylko" cztery). Lt. James Poindexter z 353 FG w spektakularny sposób niszczy dwa Bf 109 (jeden eksploduje, drugi traci skrzydło) w pobliżu Kolonii, zostając tym samym asem z pięcioma zestrzeleniami. Potrójne zwycięstwo odniósł Maj. Jack Oberhansly z 78 FG (jego trzecie, czwarte i piąte). Wśród Niemców zestrzelenia P-47 tego dnia meldują m.in. Oblt. Schleef, *Staffelkapitän* 3./JG 3 (jego 96), Ofw. Glunz z 5./JG 26 (jego 57) oraz Hptm. Steiger, *Staffelkapitän* 12./JG 26 (jego 39). 22 lutego 353 FG straciła nad Europą – w czasie ataku na lotnisko w Ostheim swojego najsłynniejszego pilota i ówczesnego czołowego asa USAAF. Maj. Walter Beckham został strącony przez Flak i dostał się do niewoli. Efekty całodziennych nalotów na ziemi, jak na zaangażowane siły, są mizerne, ale 22 lutego Niemcy tracą 48 jednosilnikowych i 16 dwusilnikowych myśliwców. Takie tempo strat jest zabójcze dla Luftwaffe. Operacje 8 AF zaplanowane na 23 lutego odwołano, czekając na poprawę pogody.

24 lutego bitwa w powietrzu rozgorzała na nowo. Tego dnia celem były ponownie Gotha i zakłady *Vereinigte Kugellager Fabriken A.G.* w Schweinfurcie, chociaż od października zeszłego roku Niemcy zdążyli w dużej mierze rozproszyć produkcję bezcennych łożysk. Wczesnym popołudniem 24 lutego Hptm. Borris, Kommandeur I./JG 26, właśnie startował z lotniska w Rheine na przechwycenie bombowców, kiedy tuż nad ziemią pojawiła się para Thunderboltów. Samolot skrzydłowego Borrisa, Uffz. Mohra, jako pierwszy trafił pod ogień pary P-47 i chwilę później roztrzaskał się na skraju lotniska. Borris szybko wszedł na ogon napastnika i po kilku sekundach wyrównał rachunek. Tego dnia, w toku intensywnych walk, kilku pilotów P-47 odniosło podwójne zwycięstwa: Lt. Alwin

In the meantime, the 15th AF began bombing Regensburg. The effect of the raids at ground level was minimal but, on 22nd February, the Germans lost 48 single-engine and 16 twin-engine fighters. Such a daily loss rate was slowly destroying the Luftwaffe's fighting potential. 8th AF operations scheduled for 23rd February were postponed due to inclement weather over the Continent.

On 24th February the battle in the air flared up again. The targets were Gotha and the *Vereinigte Kugellager Fabriken A.G.* plant in Schweinfurt (though the Germans had dispersed production of ball bearings since October of the previous year).

In the early afternoon of 24th February, Hptm. Borris, *Kommandeur* I./JG 26, and his wingman took off from Rheine airfield, leading fighters of the first *Gruppe* in a scramble to intercept the *'Dicke Autos'* (heavy bombers). As he retracted his landing gear at the end of the runway, a pair of Thunderbolts came rushing towards him at treetop level. His wingman, Uffz. Mohr, took the full brunt of this surprise attack and crashed his machine at the perimeter of the airfield. Hptm. Borris, a seasoned fighter pilot, quickly "turned the tables", lined up the attacker in his sights and evened the score. During the day of intense dogfights, a couple of P-47 pilots scored double victories: 1Lt. Alwin Jucheim of 78th FG (83rd FS), 1Lt. Richard Stearns of 353rd FG (350th FS) and Maj. Albert Tyrrell of 359th FG (368th FS).

As the weather cleared up on 25th February, the last massive USAAF strike of operation *Argument* took place. The bombers of the 15th AF raided the Messerschmitt factory at Regensburg-Prüfening. At the same time, the 8th AF bombed other plants assembling Messerschmitt 109s at Regensburg and Augsburg, as well as the ball-bearing plant at Stuttgart and the *Bachmann-Von Blumenthal* factory at Fürth, which participated in the production of Messerschmitt 110s. On 25th February, the 4th FG scored a five to nil success against the Luftwaffe's Focke

Lotnisko Reims we Francji we wrześniu 1944 roku. Na płycie lotniska stoją P-47 różnych wersji należące do 373 FG. Widać zarówno starsze „garbate" z oliwkowym kamuflażem, jak i srebrne P-47 z kroplowymi osłonami kabin. Z prawej strony widać także dwa Messerschmitty Bf 109G pozostawione po poprzednich gospodarzach lotniska.

Reims airbase, France, September 1944. Dispersed around the field are P-47s of various versions, belonging to the 373rd FG. Both older, 'razorback' types – still painted in olive-drab camouflage – and the newer, 'bubbletop' silver *T-bolts* are present in this photo. To the right are two Messerschmitt Bf 109Gs, abandoned by the former occupants of the field.

James Crow coll.

Jucheim z 78 FG (83 FS), Lt. Richard Stearns z 353 FG (350 FS) oraz Maj. Albert Tyrrell z 359 FG (368 FS).

25 lutego, wraz z poprawą pogody, miał miejsce ostatni zmasowany nalot USAAF w ramach operacji „Argument". Bombardowano fabrykę Messerschmitta w Regensburg-Prüfening i Augsburgu, jak również fabrykę łożysk w Stuttgarcie i zakłady *Bachmann-Von Blumenthal* w Fürth, produkujące podzespoły i składające Messerschmitty 110. 25 lutego 4 FG zestrzeliwuje nad Luksemburgiem pięć FW 190 bez strat własnych – ich ostatnie zwycięstwa na P-47. W czasie swojej służby na Thunderboltach 4 FG zestrzeliła w sumie 125 samolotów nieprzyjaciela, tracąc jedynie 17 własnych. Załamanie pogody 26 lutego uniemożliwiło kontynuowanie nalotów.

W czasie „Wielkiego Tygodnia" USAAF stracił 226 bombowców i 32 myśliwce (te straty, rozłożone na 13 Grup myśliwskich, były doprawdy znikome). Niemcy stracili 355 samolotów i aż 225 poległych lotników. Operacja „Argument", której celem było „przetrącenie kręgosłupa" Luftwaffe, nie wpłynęła znacząco na ilość dostępnych samolotów w Rzeszy. Zaradni Niemcy wkrótce nawet zwiększyli ich produkcję. Prawdziwym ciosem okazały się jednak ciężkie straty wśród doświadczonych pilotów niemieckich. Aby nadążyć z uzupełnianiem strat, Niemcy drastycznie skracali okres szkolenia swoich pilotów (do około 150 godzin – amerykańscy piloci, trafiając do jednostek bojowych, mieli „wylatane" dwa razy więcej). Tym samym poziom umiejętności przeciętnego *Jagdflieger* szybko spadł to zatrważająco niskiego poziomu. Dla najbardziej doświadczonych pilotów P-47 zaczął się okres krwawych żniw. Sama 56 FG w ciągu pięciu lotów bojowych w czasie Operacji „Argument" zestrzeliła 59 samolotów.

2 marca 8 AF wykonuje nalot na Frankfurt. W czasie swojej pierwszej walki piloci 365 FG (z 9 AF) dopadli w ostrym nurkowaniu wycofujące się w chmury poniżej Focke Wulfy z II./JG 26 i zestrzelili trzy z nich. Lt. Walt Gresham z 355 FG (358 FS) zauważył dwa oddalające się w nurkowaniu Focke Wulfy i odkładając sporą poprawkę, z dużej odległości długą serią trafił prowadzącego *Rotte*. Jego ofiarą mógł być sam Obstlt. Egon Mayer, *Kommodore* JG 2, specjalista od niszczenia ciężkich bombowców – miał ich na koncie 25 (oraz 12 Thunderboltów) z ogólnej liczby 102 zestrzeleń[15]. Jego samolot rozbił się na południe od Montmédy, niedaleko granicy francusko-belgijskiej. Kolejny dowódca JG 2 zginął niedługo potem w podobnych okolicznościach.

[15] Dane na podstawie książki „An Ace of The Eighth", Norman Fortier (s. 122). Według książki Johna Weala „JG 2 Richthofen" (s. 106), Obstlt. Mayera zestrzeliły Thunderbolty z 365 FG (9 AF).

Wulfs – its last Thunderbolt victories. During its service with P-47s, the 4th FG shot down 125 enemy aircraft, for the loss of only 17 of its own. Deteriorating weather conditions forced the cancellation of further attacks the following day.

During the *Big Week* offensive, the USAAF lost 226 bombers and 32 fighters (the fighter losses – split over 13 Fighter Groups – were inconsequential). The Germans lost 355 aircraft and 225 pilots killed in action. Operation *Argument*, which had aimed to "break the spine" of the Luftwaffe, had not substantially affected the number of German aircraft available for combat. The resourceful Germans had even managed to increase their aircraft production in 1944. Nevertheless, the real blow to the Luftwaffe came from the loss of so many experienced pilots, especially among unit commanders. To make good their considerable losses, the Germans were drastically curtailing their pilot training programs (down to 150 hours, as compared to at least 300 hours demanded by the American Air Force before a flying cadet was allowed to join an operational unit). Consequently, the average *Jagdflieger* of the time was no match for his American counterpart. P-47 pilots mercilessly exploited the deficiencies of their enemy. The 56th FG alone accounted for 59 German aircraft destroyed in the five missions it flew during *Operation Argument*.

On 2nd March, the 8th AF bombed Frankfurt. The 365th FG (of 9th AF) – one of the newly arrived Thunderbolt Groups – made a promising combat debut. Whilst diving down in pursuit of some departing Focke Wulfs from II./JG 26, the newcomers shot down three for no loss. It was on that day that the Thunderbolt pilots (most probably, 1Lt. Walt Gresham of the 355th FG/358th FS) finally hunted down one of their most dangerous opponents, Obstlt. Egon Mayer, *Geschwaderkommodore* of JG 2[15]. Mayer was the Luftwaffe's foremost expert at destroying *Viermonts* (USAAF four-engine bombers), having shot down 25 of them – as well as 12 Thunderbolts – amongst his 102 aerial victories. His aircraft crashed to the ground south of Montmédy, near the French– Belgian border. Shortly afterwards, another *Kommodore* of JG 2 shared a similar fate.

Into The Lair of The Beast

An even more daring operation than *Big Week* was being planned by the *brass* of the USAAF for early March – a maximum-effort, large-scale attack on the German capital. Heavy losses amongst bomber groups were expected, and deemed unavoidable. After all, their presence

[15] The name of the victor according to *The Ace of The Eighth* by Norman Fortier (p. 122). John Weal in his book *JG 2 Richthofen* (p. 106) claims that Mayer fell to Thunderbolts of 365th FG (9th AF).

Do legowiska bestii

Na początek marca dowództwo USAAF zaplanowało jeszcze śmielszą operację, niż ta z okresu „Wielkiego Tygodnia" – atak na stolicę III Rzeszy, Berlin. Pośrednim celem nalotów jest sprowokowanie myśliwców niemieckich do walki. O ile jeszcze rok wcześniej Niemcy mogli pozwolić sobie na ignorowanie wrogich myśliwców latających nad wybrzeżem Francji, równanie z ziemią stolicy państwa musiało zmobilizować ostatnie rezerwy Luftwaffe.

3 marca nalot odwołano z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, ale nad stolicę Niemiec docierają Lightningi – pierwsze amerykańskie samoloty nad Berlinem. Amerykanie próbują następnego dnia, chociaż poprawy pogody nie widać. Większość bombowców zawraca po drodze, nad Berlin dociera zaledwie 29.

Następny nalot na Berlin ma miejsce 6 marca; 730 bombowców osłania 796 myśliwców. W tej misji biorą udział praktycznie wszystkie dostępne Thunderbolty w liczbie 615 sztuk, które zgłaszają zestrzelenie 36 przeciwników, tracąc tylko pięć samolotów. Doskonały wynik uzyskuje 361 FG, zestrzeliwując pięć FW 190 bez strat własnych. Col. Zemke, prowadzący 56 FG, „zalicza" po jednym FW 190 i Bf 109 (jego ósme i dziewiąte zwycięstwo), pozostali piloci jednostki kolejne osiem. Również dowódca 353 FG, Lt. Col. Duncan melduje taki sam dublet (jego 12 i 13)[16]. Popisową walkę stacza Cpt. Walter „Korky" Koraleski z 355 FG – jego łupem padł klucz trzech Bf 109 (ostatnim Messerschmittem „Korky" musiał „podzielić się" ze swoimi dwoma skrzydłowymi – wszystkim kończyła się amunicja i tylko jeden z ośmiu kaemów Koraleskiego jeszcze strzelał).

W sumie Luftwaffe spisuje ze stanu 62 myśliwce, ale 8 AF traci aż 69 bombowców i 11 myśliwców. To najcięższe dzienne straty lotnictwa amerykańskiego w czasie całej wojny nad Europą. Nielicznym pilotom Luftwaffe udaje się wygrać pojedynki z wszechobecnymi P-47. Wśród nich są m.in. Obst. Walter Oesau, *Kommodore* JG 1 (jego 125 zwycięstwo) i Oblt. Heckmann, *Staffelkapitän* 3./JG 26 (jego 62). Tego dnia zakończyła się tragicznie jakże krótka i doskonale zapowiadająca się kariera Lt. Granta Turley'a z 78 FG. Swoje dwa pierwsze zwycięstwa odniósł 10 lutego 1944, kolejne dwa już następnego dnia. Do dnia swojej śmierci, trzy tygodnie później, miał już na koncie sześć zestrzeleń. Zginął pokonany przez myśliwców Luftwaffe nad Haselünne w czasie swojej 47 misji bojowej.

8 marca stolicę Niemiec nawiedza 590 bombowców, eskortowanych przez 801 myśliw-

[16] Lt. Col. Duncan został zestrzelony przez Flak nad lotniskiem Wesendorf 7 lipca 1944 roku.

was designed to lure what remained of the German fighter force into a final, decisive battle.

On 3rd March atrocious weather conditions frustrated the first attack, only a handful of P-38 Lightnings reaching the target area – the first American aircraft to fly over Berlin in WWII. The Americans pressed on the following day, regardless of discouraging weather forecasts. Most of the bomber crews had to abort their missions, only 29 reaching Berlin.

The next raid on Berlin took place on 6th March. 730 bombers escorted by 796 fighters invaded the hostile airspace. All available Thunderbolt units were deployed in this mission, claiming 50 enemy aircraft destroyed for the loss of six of their own. The 361st FG gave a good account of itself, shooting down five FW 190s without loss. Col. Zemke, leading the 56th, claimed one FW 190 and one Bf 109 (his 8th and 9th victories), the remaining pilots of the *Wolfpack*, eight more. Lt. Col. Duncan, CO of the 353rd FG scored a similar 'double' (his 12th and 13th victories)[16]. Cpt. Walter "Korky" Koraleski of 355 FG knocked down a *Kette* (Flight of three aircraft) of Bf 109s. When he latched onto the tail of his third victim, only one of his eight guns was still firing. As everybody was running out of 'ammo', "Korky" shared the last '109 with his two wingmen.

All in all, the Luftwaffe wrote off 62 aircraft, but the 8th AF lost a staggering 69 bombers and 11 fighters – the heaviest one-day loss in the entire war in the ETO. Few of the German *Jagdflieger* emerged victorious from duels against the omnipresent P-47s. Amongst those who succeeded were: Obst. Walter Oesau, *Kommodore* of JG 1 (his 125th victory) and Oblt. Heckmann, *Staffelkapitän* of 3./JG 26 (his 62nd). The intense dogfighting on that day also put an end to the brief, but brilliant, fighter pilot career of Lt. Grant Turley of the 78th FG. His two first credited victories came on 10th February 1944, followed by two more only 24 hours later. Up until his premature death, just a few weeks later, he had already scored six. He was shot down by Luftwaffe fighters over Haselünne, Germany, during his 47th combat sortie.

On 8th March, 590 bombers, shielded by 801 fighters (including 613 Thunderbolts), again raided the German capital. At the end of the day the Luftwaffe was deprived of 77 fighter aircraft. The 352nd FG took off in the mixed formation of 50 P-47Ds and its first seven P-51s. It scored two victories – one by a P-47, the other by a P-51. The Germans tried to fend off the invaders at all costs. Hptm. Klaus Mietusch, *Kommandeur* of III./JG 26, led his pilots in an attack on the bombers, but they were bounced by escort fighters and made to scatter. For a follow-

[16] Lt. Col. Duncan was shot down by *Flak* at Wesendorf airfield on 7th July 1944.

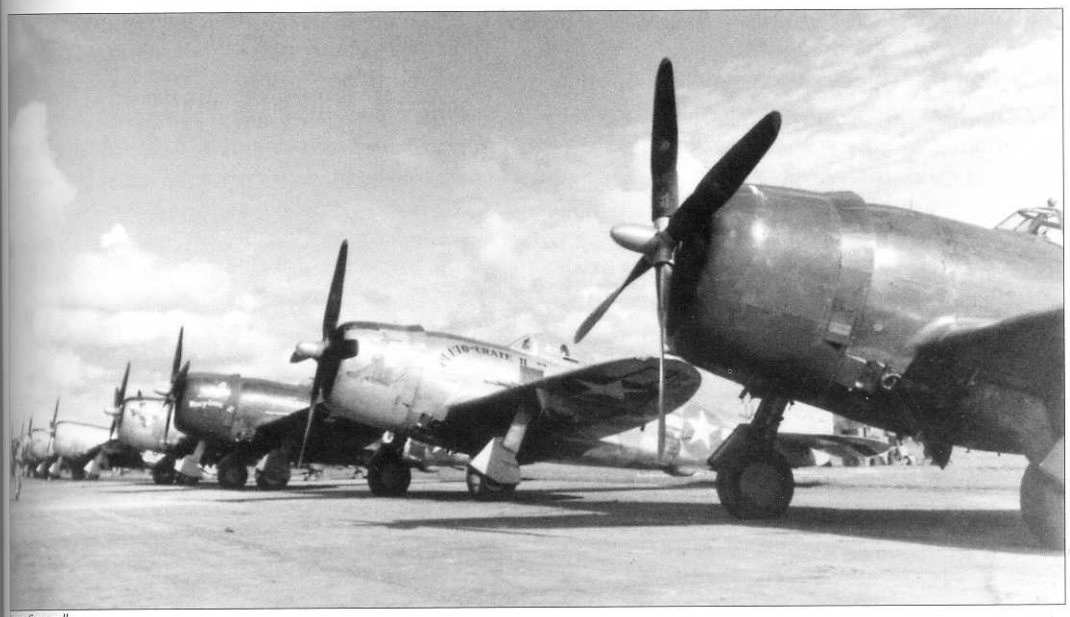
ców (w tym 613 Thunderboltów) – na koniec dnia Luftwaffe ma o 77 myśliwców mniej. 352 FG leci w mieszanej formacji 50 P-47 i siedmiu swoich pierwszych P-51, zgłasza dwa zwycięstwa (po jednym na P-51 i P-47). Tego dnia jednym z atakujących bombowce jest Hptm. Klaus Mietusch, *Kommandeur* III./JG 26. Pierwszy atak formacji, którą dowodzi, zostaje rozproszony przez myśliwce eskorty, do drugiego udaje mu się zebrać przy sobie tylko dwa Bf 109. Kiedy trójka Messerschmittów ucieka po ataku półbeczką w dół, w pogoń ruszają Thunderbolty z 352 FG. Skrzydłowy Mietuscha ma po chwili na ogonie dwa P-47. Mietusch rusza na pomoc i teraz to jego Bf 109G-6 jest w centrum zainteresowania. Prowadzący formację Thunderboltów bez trudu zbliża się w nurkowaniu na odległość 90 metrów i celną serią zapala Messerschmitta. Mietusch w ostatniej chwili wydostaje się z płonącego samolotu i w okolicy Meppen ratuje się skokiem ze spadochronem.

Chociaż Amerykanie mają już wyraźną przewagę w powietrzu, sama skala bitwy powoduje, że Niemcy zgłaszają tego dnia zestrzelenie aż 12 Thunderboltów (8 i 9 AF faktycznie traci dziesięć). Wśród pogromców P-47 jest m.in. Oblt. Zwernemann z 1./JG 11 (jego 123 zwycięstwo) i Oblt. Ehlers z 3./JG 1 (jego 39 zwycięstwo). 8 marca 56 FG związała w walce pomiędzy jeziorami Dümmer i Steinhuder (na zachód od Hanoweru) dużą liczbę niemieckich myśliwców i ustanowiła nowy rekord liczby zestrzeleń - 27 jednego dnia, ale straciła aż pięciu pilotów. Nowym asem 56 FG został tego dnia Cpt. Joe Bennett z 61 FS, strącając dwa Bf 109 i jednego FW 190. Również Cpt. Bud Mahurin z 63 FS odniósł potrójne zwycięstwo, tym samym obejmując pierwsze miejsce na liście asów 8 AF (z 20 zestrzeleniami). 353 FG zestrzeliła trzy FW 190, przekraczając liczbę 100 zwycięstw; 56 FG miała ich już ponad 300.

up attack, Mietusch managed to assemble only two '109s. As the three Messerschmitts half rolled and dived down to low level after the attack, Thunderbolts of the 352nd FG gave chase. Mietusch was too good a pilot to let himself get into a tight situation, but his wingman was quickly boxed-in by two P-47s. Mietusch intervened and his Bf 109G-6 caught the attention of every American fighter nearby. The leader of the P-47 formation easily closed the gap in a steep dive and from a mere 90 meters away 'flamed' the Bf 109. At the last moment, Mietusch managed to get out of his burning aircraft and pulled his parachute ripcord somewhere in the area of Meppen.

Although the Americans had clearly gained the upper hand in that day's fighting, the sheer scale of the aerial battles enabled the Germans to claim 12 Thunderbolts shot down (the 8th and 9th AFs losing ten). One of them fell to Oblt. Zwernemann of 1./JG 1 – the P-47 he downed was his 123rd victory. On 8th March, in the area of the Dümmer and Steinhuder Lakes (west of Hannover), the 56th FG ran into a large formation of German fighters and the sky erupted into wild melees. The 56th broke another service record – 27 enemy aircraft shot down in a single sortie, albeit for the loss of five pilots. Another ace for the 56th FG emerged from this skirmish – Cpt. Joe Bennett of 61st FS (having shot down two Bf 109s and one FW 190). Another triple victor of the day was Cpt. Bud Mahurin of 63rd FS, who – with 20 victories to his tally – ensured his name rose to the number one slot in the list of 8th AF aces. The 353rd FG claimed three FW 190s, at last reaching the coveted *century mark*. By that time, however, the 56th FG already had 300 victories to its credit...

Meanwhile, as his squadron mate Bob Johnson once put it, "Mike" Gladych *kept things from getting too boring*. Flying his *Pengie*[17] *II* (P-47D-10-



James Crow coll.

Ustawione w linii Thunderbolty na francuskim lotnisku Chateaudun, lato 1944 roku. Drugi w szeregu samolot ma nazwę „Pluto-Create II", a trzeci „Mercy-Ersie II".

Thunderbolts lined up at the French airfield at Châteaudun, summer of 1944. Second in the line bears the name 'Pluto-Create II', next in line 'Mercy-Ersie II'.

Niezwykle dramatyczną walkę stoczył tego dnia Bolesław Gładych, latający w składzie 56 FG na swoim „Pengie[17] II" (P-47D-10-RE, 42-75140). Walcząc samotnie z trzema FW 190, zdołał zestrzelić jednego z nich, ale jego maszyna również doznała uszkodzeń. Następnie, według relacji samego Gładycha, pozostali dwaj Niemcy, zdając sobie sprawę ze swojej przewagi, zasygnalizowali mu lądowanie na lotnisku w Vechta. Eskortowany przez oba Focke Wulfy, Gładych obniżył lot nad pasem startowym i nagle otworzył ogień, powodując gwałtowną reakcję ze strony obrony plot. lotniska. Wykorzystując zamieszanie, uciekł. Już nad Kanałem La Manche musiał wyskoczyć ze spadochronem z powodu braku paliwa; podjął go z wody samolot ratownictwa morskiego. Za tę walkę F/Lt. „Mike" Gładych otrzymał od Amerykanów „Srebrną Gwiazdę". W połowie marca do 61 FS dołączył F/Lt. Tadeusz Andersz, w kwietniu następnych czterech polskich ochotników: F/Lt Zbigniew Janicki, F/Lt Witold Łanowski, S/Ldr Kazimierz Rutkowski i S/Ldr Tadeusz Sawicz. Zwykle wykonywali oni loty bojowe jako czteroosobowy *Polish Flight* pod dowództwem samego Col. Gabreskiego.

9 marca kolejne 339 bombowców sypie bomby na ulice Berlina. Siły Luftwaffe wyczerpują się, jedyną obronę Berlina tego dnia stanowi artyleria przeciwlotnicza i to ona strąca sześć B-17. Po powrocie jednostek myśliwskich z lotu zdumieni intelligence officers 8 AF czytają w raportach: „brak nieprzyjaciela w powietrzu". W marcu 1944 roku niemieckie lotnictwo myśliwskie straciło 22% swoich pilotów. W jednostkach obrony Rzeszy ubyło 229 lotników poległych lub zaginionych oraz 103 rannych. Zgodnie z założeniami strategów w Anglii, Luftwaffe wykrwawiała się.

Niejako w cieniu słynnej już 8. Armii Powietrznej, w międzyczasie rosła w siłę 9 AF. Jej znaczenie na polu bitwy rosło z każdym dniem, im bardziej zbliżał się termin planowanej inwa-

Do kolejnej misji startują P-47D z 22 FS/36 FG. Lotnisko Le Culot, Belgia, koniec 1944 roku.

P-47Ds of the 22nd FS/36th FG scramble for another mission. Le Culot airfield, Belgium, late 1944.

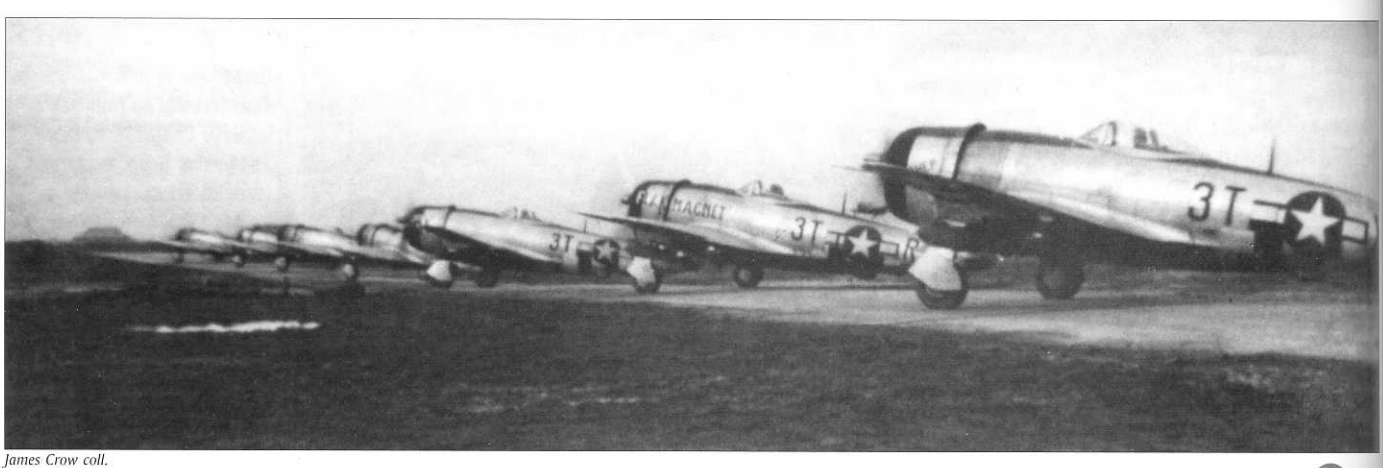
[17] Nazwanym tak na cześć przyjaciółki Gładycha, Kanadyjki z WAAF (żeńskiej służby pomocniczej).

RE, s/n 42-75140), Gladych was engaged in a ferocious dogfight with three FW 190s. He managed to shoot down their leader, but was hit in turn and his aircraft began losing fuel. As he was later to recount, the remaining two Germans, aware of their advantage, signalled him to land at the nearby airfield (at Vechta). Escorted by the two Focke Wulfs, Gladych approached the German airfield in landing configuration as if to accept the invitation– only to open fire at the station at the last moment with all his remaining ammunition. All hell broke loose as the ground batteries opened up at the three aircraft flying in close formation. Gladych was able to exploit the momentary confusion of his 'captors', *hit the deck* and slip away. Mid-way across the Channel he ran out of fuel and had to bail out. Luckily, the British Air-Rescue Service already had a fix on him and quickly sent out a flying boat to pick him up. Clearly impressed by the style of his combat, Americans awarded the "Mad Pole" with the *Silver Star* for his exploits that day. In mid-March, another Polish fighter pilot, F/Lt. Tadeusz Andersz joined the 61st FS, followed by F/Lt Zbigniew Janicki, F/Lt Witold Łanowski, S/Ldr Kazimierz Rutkowski and S/Ldr Tadeusz Sawicz in April. They often flew on the wing of Col. Gabreski as the *'Polish'* flight.

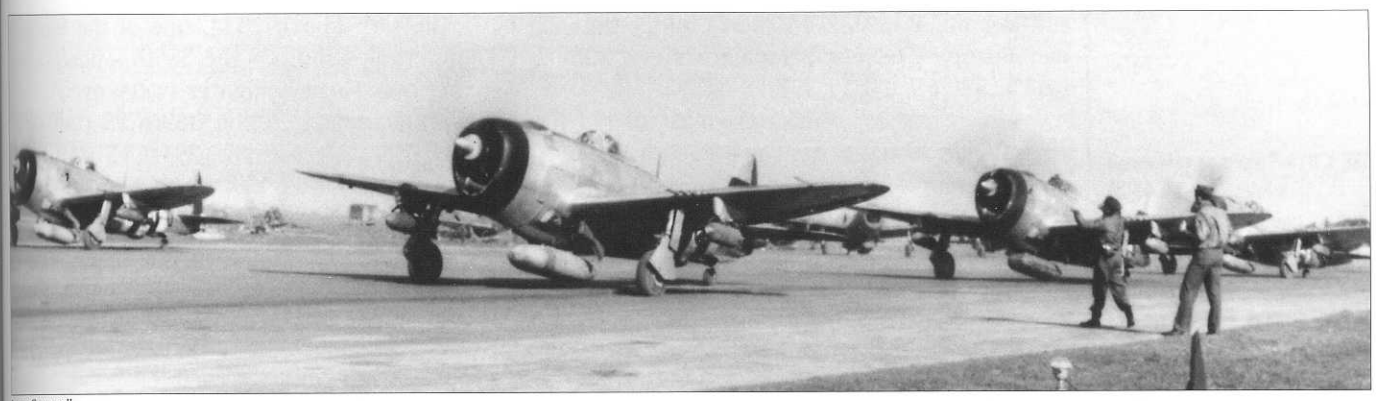
On 9th March, 339 *heavies* dropped bombs on the streets of Berlin. The only defence of the German capital on that day was provided by heavy *Flak* batteries – they claimed eight bombers. As the units returned to their bases, 8th AF intelligence officers were surprised to read in the mission reports: "no contact with the enemy in the air". In March 1944 the German fighter arm as a whole lost 22 percent of its pilots. A total of 229 pilots were killed in action: a further 103 were so seriously injured they could not return to "Defence of the Reich" units. The Luftwaffe was, indeed, being bled to extinction...

Somewhat overshadowed by the much-publicized exploits of the *'Mighty Eighth'*, the 9th AF

[17] So called to honour Gladych's girlfriend, a Canadian from the WAAF (Women's Auxiliary Air Force).



James Crow coll.



James Crow coll.

To samo lotnisko, ta sama grupa, ale inny dywizjon. Tym razem do startu przygotowują się piloci 23 FS. Ich samoloty miały litery kodowe „7U", 22 FS „3T", a 53 FS „6V". Pod skrzydłami wiszą bomby po 500 funtów, a pod kadłubem znajdują się spłaszczone zbiorniki na dodatkowe paliwo.

The same airfield, the same Fighter Group, different squadron. This time pilots of the 23rd FS prepare to get into the air. Their aircraft are unmistakably marked with a "7U" code – the 22nd FS was identified by "3T", the 53rd FS by "6V".
The machines are laden with 500 lb bombs under their wings and flat drop tanks.

zji na Francję. Na początku 1944 roku 9 AF dysponowała trzema jednostkami Thunderboltów: 358 FG, 362 FG oraz 365 FG. Wszystkie trzy Grupy przeszły swój chrzest bojowy w wielkich bitwach powietrznych w lutym i marcu 1944, wspierając naloty strategiczne 8 AF.

Na wiosnę 1944 myśliwsko-bombowe P-47 z 9 AF, stacjonujące zwykle na tzw. ALG (*Advanced Landing Grounds* – wysunięte lotniska polowe) wzdłuż wybrzeża południowej Anglii[18], ruszyły nad Francję niszczyć lokalny potencjał militarny i logistyczny wroga. Ich piloci, szkoleni do walki powietrznej, nieraz stawali przed trudnym dylematem. Rozkazy dowództwa USAAF (wsparte groźbą sądu polowego dla opornych), wyraźnie zabraniały zrzucania „w pole" ładunku bomb na widok samolotów nieprzyjaciela, jeśli ten nie wykazywał chęci do konfrontacji. Sprytny przeciwnik szybko zaczął stosować taktykę udawanych ataków, a kiedy amerykańskie *Jabo* uwalniały się od ciężaru ładunku, uciekał nie angażując się w ryzykowne starcie. Z drugiej jednak strony, jeśli atak był autentyczny, czekanie „na ostatnią chwilę" z awaryjnym zrzutem bomb było śmiertelnie niebezpieczne. Thunderboltów oczywiście nie wyposażano w dodatkowe celowniki bombowe – celny zrzut bomb z lotu nurkowego był kwestią treningu i praktyki. Podstawową siłą rażenia P-47 pozostała bateria ośmiu półcalowych, ciężkich karabinów maszynowych. Zasilane pociskami typu M8 API (*Armour Piercing Incendiaries* – przeciwpancerno-zapalające, zastąpiły stosowane do tej pory zapalające M1 i przeciwpancerne M2), potrafiły niszczyć nawet pojazdy opancerzone i zatapiać okręty wojenne wielkości kutrów torpedowych czy stawiaczy min.

14 marca 1944 roku swoją pierwszą misję bojową, tradycyjnie już „wymiatanie" nad Francją, wykonała 366 FG, kolejny „nabytek" 9. Armii Powietrznej. Jednostce podlegały następujące dywizjony: 389 FS („A6"), 390 FS („B2") i 391 FS („A8"). Już następnego dnia 366 FG wykonała bombardowanie lotniska Luftwaffe w St. Valery-

[18] W przypływie godnego pozazdroszczenia optymizmu, lotnisk tych nie rozbudowywano – za kilka miesięcy jednostki 9 AF miały stacjonować już we Francji.

steadily grew in strength. Its role in the skies was becoming ever more accentuated by the imminent Invasion of France. In early 1944, the 9th Air Force had only three Thunderbolt units: the 358th, 362nd, and 365th FGs. All three were to undergo their baptism of fire in the large aerial battles over Occupied Europe in February and March 1944, supporting the all-out strategic bombing campaigns of the 8th AF.

From the spring of 1944, fighter-bomber P-47s of the 9th AF began the arduous task of disrupting of the Germans' military and logistical capability in northern France for the benefit of the forthcoming Invasion. They were stationed at the so-called ALGs (Advanced Landing Grounds) along the southern coast of England[18]. Their pilots were well trained and eager to fight enemy aircraft, but they occasionally faced a troublesome dilemma. USAAF HQ had explicitly forbidden the jettisoning of bombs short of a target unless an aircraft was under direct attack: the threat of a court martial hung over those who failed to comply with the rule. This created a problem because Luftwaffe fighter pilots – always quick to adopt new tactics – had started faking 'bounces', forcing the P47s to dump their bomb-load in anticipation of an attack; only to find that the Germans had cut and run for home rather than risk a confrontation. Of course, if at any time the Germans chose to press home an attack, a P-47 pilot who had waited until the last moment to jettison his bombs was very vulnerable. The Thunderbolts were not fitted with bombsights for these missions; hitting the target using dive-bomb tactics was simply a matter of training and practice. Standard firepower remained the P47's onboard battery of eight half-inch heavy machine guns. Fed by the recently introduced M8 API rounds (*Armour Piercing Incendiaries*, which replaced the usual mix of incendiary M1s and armour-piercing M2s), these powerful weapons were able to destroy armoured vehicles and even small warships, such as torpedo boats and mine sweepers.

[18] The ALGs were considered to be only temporary bases, and as such, were left as rough airstrips; within a couple of months their occupants were supposed to be stationed in France – though some thought this rather optimistic at the time!

sur-Somme. Również 14 marca zadebiutowała nad Europą 368 FG, składająca się z 395 FS „(A7"), 396 FS („8L") i 397 FS („D3").

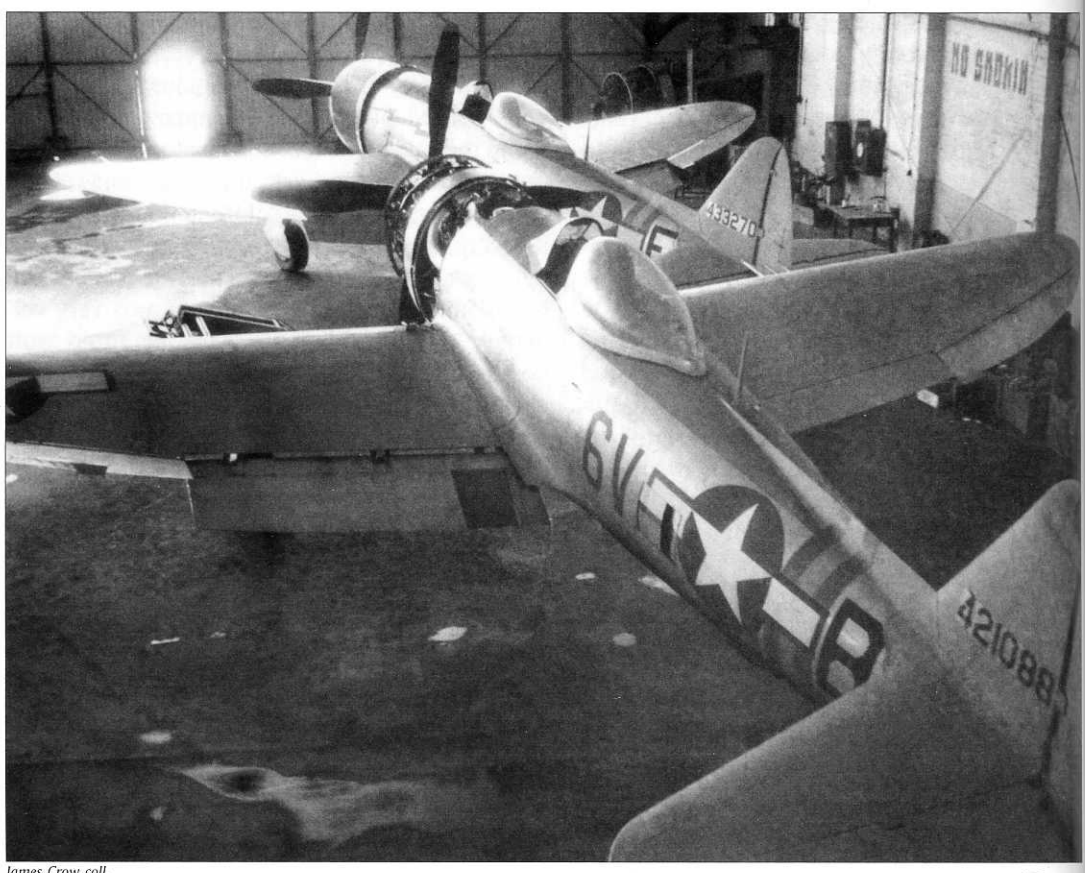
W tym czasie „Wielka Ósemka" (8 AF) pozbywała się stopniowo swoich P-47. Kolejną po 4 FG jednostką przezbrojoną na Mustangi była 355 FG. Po krótkim okresie latania w mieszanych formacjach P-47 i P-51, swoją ostatnią misję na Thunderboltach jednostka wykonała 13 marca 1944. W czasie służby na P-47 355 FG zestrzeliła 40 samolotów wroga, z czego osiem jedyny wówczas as jednostki, Cpt. Norman Olson z 354 FS (zginął 8 kwietnia 1944 w swoim P-51B, zestrzelony przez Flak w okolicy Celle).

15 marca (nalot 8 AF na Brunszwik) miała miejsce potężna bitwa myśliwców w okolicy jeziora Dümmer, którego obie strony używały jako punktu orientacyjnego dla swoich formacji. W powietrzu Amerykanie zastali trzy duże grupy niemieckich myśliwców po ok. 50 maszyn każda. Lt. Bob Johnson, lecąc na czele ośmiu Thunderboltów, jako jeden z pierwszych zauważył Niemców. Gorączkowo wzywając przez radio na pomoc pozostałe jednostki, ruszył naprzeciw nadlatującym Focke Wulfom, strzelając z wszystkich luf. Kiedy po chwili w pobliżu pojawiły się kolejne jednostki Thunderboltów i Lightningów, bitwa szybko nabrała tempa i rozmiaru niczym tocząca się w dół kula śniegowa. Od wysokości 10 000 metrów aż do samej ziemi walczyło ze sobą ok. 300 myśliwców, wypełniając niebo hukiem wystrzałów i dymem z płonących maszyn.

On 14th March 1944, one of the 9th AF's Thunderbolt Groups – the 366th – flew its first operational sortie, a fighter sweep over France. The unit comprised the 389th FS ("A6"), the 390th FS ("B2") and the 391st FS ("A8"). The very next day, the 366th was detailed to perform what had now become the P-47's primary role – attacking the Germans on the ground; they bombed the Luftwaffe airdrome at St. Valery-sur-Somme. The 368th FG – and its three subordinate squadrons, the 395th FS ("A7"), the 396th FS ("8L") and the 397th FS ("D3") – also made its debut over Europe on 14th March.

Meanwhile, the *'Mighty Eighth'* (8th AF) was gradually disposing of its P-47 outfits. One unit re-equipped with Mustangs (after the 4th FG) was the 355th FG. After a brief period flying mixed combat formations of P-47s and P-51s, the 355th FG flew its last Thunderbolt mission on 13th March 1944. During its P-47 period the 355th FG had shot down 40 enemy aircraft; eight were credited to the only 'ace' of the unit (at that time), Cpt. Norman Olson of the 354th FS. He was later shot down by *Flak* and killed in his P-51B, near Celle, on 8th April 1944.

On 15th March (the day the 8th AF raided Braunschweig) the *Jagdwaffe* rose in full force and a huge running battle took place in the vicinity of the Dümmer Lake; a locality already notorious for likelihood of engaging enemy fighters. While shepherding the B-17s, the American escorts ran into three gaggles of German fighters – each approximately 50 aircraft strong – stacked at differ-



Umieszczone w hangarze P-47D-30-RE w barwach 53 FS/36 FG. Samolot ma zamontowaną w warunkach polowych płetwę przed statecznikiem pionowym.

P-47D-30-RE of the 53rd FS/36th FG in a hangar. The aircraft was retro-fitted in the field with the dorsal fin extension.

James Crow coll.

James Crow coll.

Generalny remont P-47D z 526 FS/86 FG na lotnisku Braunschardt w Niemczech, maj 1945 roku.

A general overhaul of a P-47D from the 526th FS/86th FG, Braunschardt airfield, Germany, May 1945.

15 marca piloci P-47 (w sumie 467 maszyn) zgłosili 39 zestrzeleń, z czego sama 56 FG aż 24 - stracono... jednego Thunderbolta. Bob Johnson zestrzelił trzy (swoje 20, 21 i 22), tym samym stając na szczycie listy asów USAAF nad Europą i awansując do stopnia kapitana. Lt. „Fred" Christensen z 62 FS wyszedł z tej walki z dwoma FW 190 więcej na swoim koncie zestrzeleń. Następnego dnia (nalot 8 AF na Augsburg i Friedrichshafen), w okolicy St. Dizier, dołożył kolejne dwa (a cała 56 FG – 11, bez strat własnych), dochodząc do liczby 11 zwycięstw powietrznych. 16 marca kolejny doświadczony dowódca *Jagdwaffe* padł ofiarą Thunderboltów – tego dnia na wschód od Ulm zginął w swoim Bf 109G-6/R-6 *Kanonenboot* Maj. Erich Gerlitz, *Kommandeur* I./JG 5.

Niemniej jednak, wyraźna przewaga nad przeciwnikiem w powietrzu nie uchroniła 56 FG przed licznymi stratami w ciągu kolejnych dwóch tygodni. 22 marca jednostka straciła czterech pilotów; jeden został zestrzelony nad Holandią w czasie ataku z niskiego pułapu, pozostali trzej przepadli bez wieści w czasie przebijania się przez zwały chmur ponad Morzem Północnym. 27 marca z lotu bojowego ponownie nie wróciło aż czterech pilotów, w tym dwóch czołowych asów 56 FG. Samolot Maj. Jerry'ego Johnsona został trafiony w czasie ataku na cele naziemne. Johnson posadził swojego P-47 na brzuchu, a jego koledzy próbowali bezskutecznie wylądować i podjąć go z ziemi. Lt. Everett przypłacił tę próbę życiem; w czasie podejścia do lądowania zahaczył o czubki drzew, wyłamując do połowy podwozie. Pokonując w drodze powrotnej stawiany przez nie opór powietrza, wyczerpał paliwo już nad Kanałem; nie zdołano go uratować. Maj. Gerald „Jerry" Johnson trafił do niewoli.

Tego samego dnia Maj. Walker „Bud" Mahurin zestrzelił nad Tours Do 217, ale trafiony przez tylnego strzelca, musiał skakać ze spadochronem. Udało mu się jednak zmylić pogoń i wrócić do Anglii już 7 maja 1944. Nie był to jednak koniec nieszczęść w 56 FG. 29 marca Lt. Stanley „Fats" Morrill z 62 FS, as z dziewięcioma zestrzeleniami na koncie, był jednym z ratujących z płonących wraków załogi dwóch Libe-

ent heights. Bob Johnson of the 56th FG, leading a formation of eight Thunderbolts, was one of the first to notice the oncoming threat. Hastily radioing for reinforcements, he led his eight P-47s head-on into the swarm of Focke Wulfs, the Thunderbolts' 32 gun barrels line-abreast and ablaze. More Thunderbolts and Lightnings arrived at the scene and the dogfight grew in pace and size like a snowball running downhill. From a height of 10,000 metres, right down to the *'deck'*, the sky was filled with the clatter of machine gun fire and black, oily smoke pouring from burning aircraft.

That day, P-47 pilots (all in all, 467 of them) claimed 39 victories – including 24 by the 56th FG alone – all for the loss of only one Thunderbolt! Lt. Bob Johnson shot down three (his 20th, 21st and 22nd), becoming the leading USAAF ace in the ETO. A promotion to Captain promptly followed. Lt. "Fred" Christensen of the 62nd FS came out of the fight with two more FW 190s to his credit.

The following day (which saw the 8th AF's raid on Augsburg and Friedrichshafen), Christensen shot down another two German aircraft near St. Dizier, raising his tally to 11. The entire 56th FG scored 11, for no loss of its own. 16th March also witnessed another experienced commander of the *Jagdwaffe* fall prey to the overwhelming force of Thunderbolts – Maj. Erich Gerlitz, *Gruppenkommandeur* of I./JG 5, was shot down and killed in his Bf 109G-6/R-6 *'Kanonenboot'*, east of Ulm.

Nevertheless, the Americans' unquestioned supremacy over the enemy in the air did not prevent the 56th FG from sustaining further grievous losses during the following two weeks. On 22nd March the unit lost four pilots; one was brought down by *Flak* over Holland, the other three went missing while climbing through heavy clouds over the North Sea– likely victims of vertigo or mid-air collisions. On 27th March, another four pilots failed to make it back; this time the missing crew included two of the 56th's leading aces. Maj. Jerry Johnson's ship had been hit while he was carrying out a strafing attack. As Johnson bellied in nearby, another pilot of his unit tried to land and pick him up. According to Bob

ratorów, które zderzyły się niedaleko Boxted. Eksplozja bomb przewożonych przez bombowce pochłonęła wiele ofiar wśród zgromadzonych na miejscu wypadku, w tym Lt. Morrilla.

1 kwietnia brak przeciwnika w powietrzu ponownie sprowadził 56 FG nad samą ziemię w poszukiwaniu celu. Atakując niewielkie lotnisko w okolicy Lille, Jim Stewart, dowódca 61 FS zorientował się zbyt późno, że owe „lotnisko" jest pułapką, jedną z wielu zastawionych przez Niemców na atakujące z niskiego pułapu myśliwce. W gęstym ogniu ukrytych baterii plot. 61 FS stracił jednego pilota, natomiast sam Stewart, lecąc tuż nad ziemią, zderzył się z drewnianym słupem telegraficznym, ścinając go jak przysłowiową zapałkę. Kiedy wylądował w Boxted, duży fragment słupa wciąż tkwił w skrzydle Thunderbolta.

Pomimo dyrektyw i nalegań dowództwa USAAF, ataki z lotu koszącego na silnie bronione lotniska Luftwaffe w dalszym ciągu były postrzegane przez pilotów jako misje wręcz samobójcze i wykonywane niechętnie. Wtedy to Col. Duncan, dowódca 355 FG, zaproponował stworzenie specjalnej jednostki, której piloci wypracowaliby techniki i taktykę ataków Thunderboltów na cele naziemne w warunkach zachodniej Europy. Oficjalnie nazwana 355 „C" FG, jednostka ta znana była jako „Bill's Buzz Boys" (*buzzing* było popularną nazwą lotów na minimalnej wysokości), na cześć gen. Williama Kepnera, dowódcy VIII Zgrupowania Myśliwskiego. W jej skład wchodziło 16 ochotników, po czterech z 353 FG, 355 FG, 359 FG i 361 FG, pod dowództwem samego Col. Duncana.

26 marca 12 Thunderboltów z „jednostki specjalnej", uzbrojonych w wiązki małych bomb odłamkowych, wykonało pierwszy atak na lotniska Luftwaffe, m.in. w Chartres i Châteaudun, niszcząc i ostrzeliwując zaparkowane samoloty, hangary i stanowiska obrony plot. Trzy dni później „Bill's Buzz Boys" zaatakowali siedem lotnisk w północno-zachodnich Niemczech, m.in. w Vechta, Hespe i Rheine. Col. Duncan zniszczył

Johnson's account, Lt. Everett paid with his life for this bold but risky escapade. While trying to put his *Thunderbolt* on the ground Everett hit the tips of some tall trees, tearing off the lower half of his landing gear. He had no choice but to abandon the rescue attempt and head for home-but due to increased drag, he ran out of fuel over the Channel and was posted MIA. Maj. Gerald "Jerry" Johnson was subsequently captured and made a POW.

On the same day, Maj. Walter "Bud" Mahurin shot down a Do 217 but was hit in the engine by return fire from the rear gunner and forced to bail out. Fortunately, he managed to evade capture and returned to England on 7th May 1944. The run of bad luck for the 56th FG was not over yet, however. Two days later, Lt. Stanley "Fats" Morrill of the 62nd FS, an ace with nine victories, was killed when two Liberators collided over Boxted; as the wrecks burned, he had joined other airmen from the base in an attempt to rescue the bomber crews, but was killed by the accidental detonation of one of the bombloads.

On 1st April the lack of opposition in the air once again enticed the 56th FG to look for targets of opportunity on the ground. Attacking what seemed to be a small airfield near Lille, Jim Stewart, the CO of the 61st FS, realized too late that the unit had been lured into a *Flak* trap - one of many set-up by the Germans to destroy Allied fighter-bombers. In the murderous hail of fire from the well-camouflaged anti-aircraft batteries the 61st lost one pilot. Jim Stewart, dodging streams of tracers converging on him from all directions, collided with a wooden telegraph pole, but, miraculously, the wing of his Thunderbolt simply slashed it in two, and he roared on. When he landed back at Boxted, a large chunk of the pole was still embedded in the wing.

Despite encouragement from USAAF HQ, most fighter pilots still regarded the strafing of heavily defended Luftwaffe airbases as all but suicidal, and they performed the duty with little enthusiasm. Col. Duncan, the CO of the 355th

James Crow coll.

P-47D-30-RA (44-33200) z nazwą indywidualną „Peggy Darlin" i oznaczenie G9-C z 509 FS, na którym latał dowódca 405 FG, Lt. Col. Richard Bender.

P-47D-30-RA *'Peggy Darlin'* (s/n 44-33200, "G9-C") from the 509th FS, flown by the CO of the 405th FG, Lt. Col. Richard Bender.

James Crow coll.

Finezyjne godło na samolocie P-47D-26-RA z numerem 42-28382. Maszyna ta nosiła oznaczenie burtowe G9-K i latał na niej Lt. Eskie Wright z 509 FS/405 FG walczącej w składzie 9 AAF. Poprzednio samolot ten służył w 61 FS/56 FG jako HV-S z nazwą „Ole Cock III" i latali na nim Maj. Don F. Smith i Cpt. Charles R. Woock.

A sophisticated emblem on P-47D26-RA (s/n 42-28382). This machine was coded "G9-K" and flown by Lt. Eskie Wright from the 509th FS/405th FG (9th AF). The aircraft formerly served with the 61st FS/56th FG as 'Ole Cock III' "HV-S", and was flown by Maj. Don F. Smith and Cpt. Charles R. Woock.

ogniem broni pokładowej m.in. Latającą Fortecę, przechwyconą przez Niemców po przymusowym lądowaniu. Jednostka wykonała w sumie zaledwie osiem lotów bojowych, niszcząc na ziemi 14 samolotów przeciwnika (i uszkadzając wiele innych), 32 lokomotywy, dziesięć barek, dziesięć hangarów i dziewięć stanowisk baterii plot., jednocześnie tracąc trzech pilotów. Uznając, że eksperyment powiódł się, a odpowiednie techniki ataku zostały wykształcone, 12 kwietnia 1944 r. Gen. Kepner rozwiązał „Bill's Buzz Boys", a jej piloci wrócili do swoich macierzystych jednostek.

Tymczasem Cpt. Bob Johnson, as 56 FG, którego tura bojowa powoli dobiegała końca, miał jeszcze nadzieję osiągnąć magiczną dla myśliwców USAAF liczbę 27 zwycięstw – tzn. o jedno więcej niż rekord zestrzeleń najlepszego amerykańskiego pilota myśliwskiego z czasów I Wojny Światowej, Cpt. Eddiego Rickenbackera. 9 kwietnia 1944 roku 8 AF bombardowała m.in. fabrykę Heinkla w Warnemünde, a także Marienburg (Malbork) i Gotenhafen (Gdynia). Bombowce eskortuje, do granic swojego zasięgu, 387 Thunderboltów i 213 Mustangów. Po wielu dniach niecierpliwego oczekiwania na spotkanie z Luftwaffe, Johnson musiał ciężko zapracować na kolejny sukces. Tego dnia, do spółki z Lt. Samuelem Hamiltonem, we dwójkę stoczyli nad Morzem Bałtyckim w okolicy Danii zacięty pojedynek z Focke Wulfami. Wiele dodatkowego stresu przysporzył Johnsonowi podkadłubowy zbiornik z paliwem, którego nie zdołał odrzucić po rozpoczęciu walki.

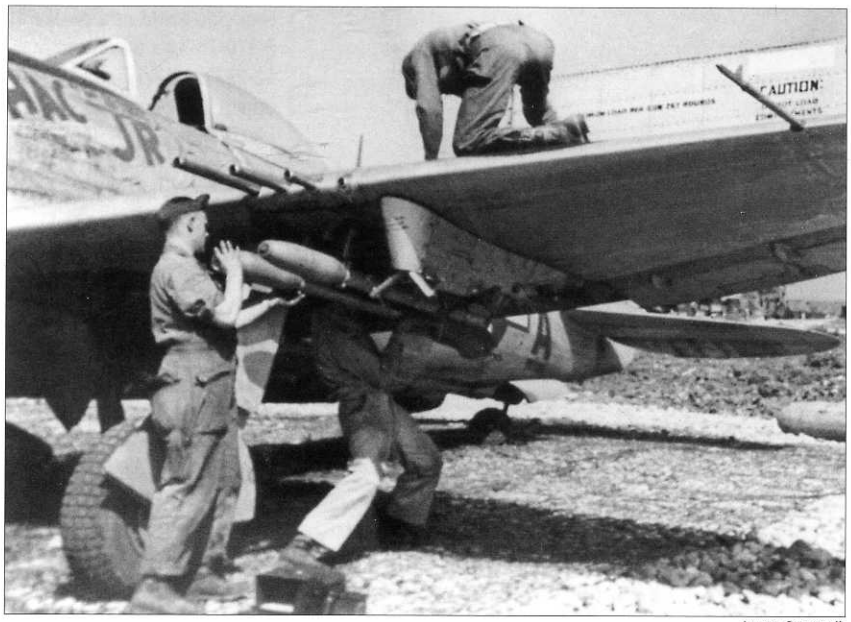
Wzywany na pomoc przez Hamiltona, osaczonego przez dwa FW 190 tuż nad wodą, Johnson sam musiał uciekać się do wszystkich znanych mu sztuczek akrobatycznych, by uniknąć zestrzelenia. Z góry widział, jak tuż przed nosem Thunderbolta „Sama" Hamiltona wytryskują równym ściegiem gejzery wody tam, gdzie o powierzchnię morza uderzały serie z działek 20 mm. Jeden ze ścigających Niemców, widząc zbliżający się samolot Johnsona FG, suggested that an experimental unit should be formed to determine the best air-to-ground warfare tactics for Thunderbolts to use in the ETO. Officially designated as the 355th FG "C", the new unit was to become better known as *'Bill's Buzz Boys'*, in honour of Gen. William Kepner, the CO of VIII Fighter Command. It was made up of 16 volunteers, four drawn from each of four Fighter Groups: the 353rd, the 355th, the 359th and the 361st, and led by Col. Duncan himself.

On 26th March, 12 Thunderbolts of the "special" unit, armed with bundles of small cluster bombs, carried out their first attack on Luftwaffe airfields (at Chartres and Châteaudun, among others), destroying and damaging parked aircraft, hangars, and *Flak* emplacements. Three days later *'Bill's Buzz Boys'* attacked another seven airbases in north-western Germany, including Vechta, Hespe and Rheine. Col. Duncan destroyed, amongst other machines, a B-17 Flying Fortress which had been captured by the Germans after an emergency landing in enemy-held territory.

The unit went on to fly eight combat missions and destroyed 14 enemy aircraft on the ground (and damaged many others) – along with 32 locomotives, ten barges, ten hangars and nine anti-aircraft gun positions. This score was recorded for the loss of three pilots. Satisfied with the results, Gen. Kepner disbanded the unit on 12th April 1944 and the men returned to their original units.

Meanwhile, Cpt. Bob Johnson, the leading ace of 56th FG, was still hoping to achieve 27 aerial victories – a magical number amongst USAAF fighter pilots as it was one victory better than the final tally of the highest-scoring WWI American ace, Cpt. Eddie Rickenbacker. Johnson's combat tour was to expire in the thick of the air war over Germany, and perhaps a little sooner than he would have liked.

On 9th April 1944 the *'heavies'* of the 8th AF bombed the *Heinkel* factories at Warnemünde, as well as Marienburg (Malbork) and Goten-



James Crow coll.

Załadunek rakiet i amunicji do P-47D z 10 FS/50 FG ze składu 9 AAF w czerwcu 1944 roku. Wymalowana w tyle kadłuba litera A ma poniżej poziomą belkę, co oznacza, że jest drugim samolotem z taką liczbą w dywizjonie.

A P-47D of 10th FS/50th FG (9th AF), re-armed with rockets and ammunition, June 1944. The bar under the "A" signifies that there were two aircraft in the squadron marked with the same letter.

z wciąż wiszącym pod kadłubem balastem dodatkowego zbiornika, ruszył w jego stronę, mając nadzieję na łatwiejszy łup. Po kilku starciach czołowych Johnson wiedział, że trafił na równego, jeśli nie lepszego od siebie. Niemiec zawracał swojego Focke Wulfa o 180 stopni nieomal w miejscu i ruszał do kolejnego ataku, ale za każdym razem szerokie łopaty śmigła „wiosłowego" ratowały Johnsona z opresji, wynosząc go w górę w stromym wznoszeniu, którego Focke Wulf Niemca nie mógł powtórzyć. W końcu, kiedy po raz kolejny oba myśliwce mijały się czołowo, FW 190 przeleciał przez strumień pocisków wystrzelonych przez Johnsona. Trafiony, zawrócił w stronę lądu.

„Nie chciałem, żeby ten facet wrócił do domu. Owiewka jego samolotu, odrzucona przez pilota, zawirowała w powietrzu. Chciałem go dopaść, zanim opuści samolot. Miał już jedną nogę na zewnątrz kokpitu, kiedy moje pociski wrzuciły go z powrotem do środka. Ten człowiek już nigdy nie będzie strzelał do naszych; gdybym go nie dobił, z pewnością zestrzeliłby jeszcze kilka naszych myśliwców czy bombowców. Był najtrudniejszym przeciwnikiem, jakiego kiedykolwiek spotkałem w walce"[19].

Tego dnia starcia z Thunderboltami odnotowali niemieccy myśliwcy z JG 1 i JG 11. Dwóch asów *Jagdwaffe* dopisało do swoich kont zestrzeleń po jednym P-47: Oblt. Georg-Peter Eder, *Staffelkapitän* 6./JG 1 (jego 36) i Hptm. Burkhardt, *Staffelkapitän* 7./JG 1 (jego 60). Amerykanie tracą tego dnia cztery Thunderbolty – niewiele ponad 1% użytych sił P-47. Po spotkaniu z wrogiem 9 kwietnia na koncie Johnsona znajdowały się już 23 zestrzelenia. 13 kwietnia dodał kolejne dwa. Ponownie awansowany, swoje upragnione 26 i 27 zwycięstwo (Bf 109

[19] Johnson, Robert S./Caidin, Martin, *Thunderbolt!*, s. 272.

hafen (Gdynia), along with several other targets. The bombers were escorted by 387 Thunderbolts and 213 Mustangs as far their range permitted. After many days of fruitless and frustrating *ramrods*, Johnson finally found himself in the right place at the right time – and got rather more than he had counted on.

On that day, flying with Lt. Samuel "Sam" Hamilton on his wing, he was forced to fight for his life in a ferocious melee with a dozen Focke Wulf 190s over the Baltic Sea, near Denmark. In an unfortunate twist of fate, his belly drop tank resisted all attempts to jettison it, immediately putting him at a severe disadvantage in the ensuing combat.

Hamilton's Thunderbolt was boxed-in by two FW 190s only meters above the water. Johnson, however, was unable to answer his pleas for help, as he was himself in a sweat trying to dodge repetitive bounces by the relentless enemy. From his position above he could clearly see a series of white geysers sprout from the water right in front of Hamilton's P-47, marking the points where German 20 mm shells were striking the surface of the sea. Suddenly one of the pursuers banked toward the approaching Johnson; his 'Jug' was still handicapped by the bulky, drag-producing belly tank, making him an easier target. After a couple of head-on firing passes Johnson realized that he had encountered an adversary who was every bit as good as himself – if not better. The German whipped his Focke Wulf around through a full 180° as if he were able to halt it in mid-air, and charged on again. Each time Johnson had no alternative but pull up into a tight, prolonged chandelle and let the Thunderbolt's wide bladed "paddle prop" pull him out of the line of fire – a Focke Wulf could not follow this manoeuvre for long without stalling. Finally, after yet another head-on pass, the German strayed into a stream of bullets fired by Johnson. Badly hit, he peeled off and headed for the coast:

I didn't want this boy to reach home. The canopy leaped into the air as the pilot jerked the release; I pulled around tight to get my bullets into him before he could get out of the airplane. He had one leg outside the cockpit when the slugs smashed him back inside. That's one man who would never sight again on our planes; if I hadn't gotten him, then he certainly would have shot down several of our fighters or bombers. He was as good as I'd ever met.[19]

On that day, German *Jagdflieger* from JG 1 and JG 11 reported clashes with Thunderbolts. Two of their aces added a P-47 apiece to their tallies: Oblt. Georg-Peter Eder, the *Staffelkapitän* of 6./JG 1 (his 36th) and a former Eastern Front ace, Hptm. Burkhardt, the *Staffelkapitän* of 7./JG 1 (his 60th). The Americans "scratched"

[19] Johnson, Robert S./Caidin, Martin, *Thunderbolt!*, p. 272.

i FW 190) zdobył dopiero 8 maja 1944 roku, w czasie swojego ostatniego lotu przed powrotem do Stanów[20]. Miał wówczas 24 lata. Kiedy wkrótce po powrocie zaproszono go do Białego Domu, prezydent Roosevelt uśmiechnął się na jego widok i spytał: „Synu, nie jesteś za młody na majora?".

W kwietniu siły Thunderboltów 9. Armii Powietrznej powiększyły się o kolejne dwie jednostki. 405 FG, składająca się z 509 FS („G9"), 510 FS („2Z") i 511 FS („K4"), wykonała swój pierwszy lot bojowy 11 kwietnia 1944. Dzień później debiutowała 371 FG, w skład której wchodziły 404 FS („9Q"), 405 FS („8N") oraz 406 FS („4W").

8 kwietnia Thunderbolty z 361 FG, kontratakując w obronie bombowców odniosły nie lada sukces, zarówno ilościowy, jak i „jakościowy". W krótkim starciu piloci 361 FG zestrzelili dziewięciu przeciwników, w tym dwóch asów. Oblt. Willinus, *Staffelkapitän* 2./JG 26, w chwili śmierci miał na swoim koncie 48 zestrzeleń; Ofw. Babenz, również z 2./JG 26, miał ich 24.

15 kwietnia morderczy Flak sprowadził na ziemię kolejnego asa 56 FG, Maj. Leroy'a Schreibera, dowódcę 62 FS, zestrzelonego w czasie ataku na lotnisko w Flensburgu, tuż przy granicy z Danią. Schreiber zginął na miejscu, drugi zestrzelony pilot, Cpt. Mudge z 61 FS, dostał się do niewoli. 23 kwietnia, w czasie ataku na lotnisko Luftwaffe w Haguenau, w podobnych okolicznościach dostali się do niewoli trzej piloci 356 FG, w tym sam dowódca jednostki, Col. Einar Malmstrom.

24 kwietnia 8 AF organizuje kolejny potężny nalot na cele w Rzeszy – 754 bombowce i 867 myśliwców, w tym 490 Thunderboltów z 8 i 9 AF. Bomby spadają na cele przemysłowe w Friedrichshafen i Oberpfaffenhofen, magazyny lotnicze w Erding oraz lotniska w Landesber-

four Thunderbolts during the action; which boiled down to an entirely sustainable one per cent of the deployed P-47 force.

After the scrap of 9th April, Bob Johnson's scoreboard sported 23 victories. On 13th April he added two more. Again promoted, he nailed his last two victims (a Bf 109 and a FW 190) on 8th May 1944 (the sought-after 26th and 27th victories) during his very last combat sortie[20]. He was only 24 years old when his combat tour reached its end. Back in the States, he was invited to pay a visit to the White House. President Roosevelt smiled benignly at his guest and, so it seemed, couldn't help but remark: *"You're kind of young to be a major, aren't you, son?"*

In April 1944, the 9th AF activated another two Thunderbolt units. The 405th FG, made up of the 509th FS ("G9"), the 510th FS ("2Z") and the 511th FS ("K4"), flew its first mission on 11th April. One day later the 371st FG carried out its premier sortie. It was made up of the 404th FS ("9Q"), the 405th FS ("8N") and the 406th FS ("4W").

On 8th April Thunderbolts of 361st FG, counter-attacking in defence of their charges, scored quite a success. In a short yet intense skirmish, pilots of the 361st shot down nine enemy aircraft, among them two German aces. Oblt. Willinus, *Staffelkapitän* 2./JG 26, was credited with 48 air-to-air victories at the time of his death; Ofw. Babenz, another long-serving member of 2./JG 26, had scored 24.

On 15th April, heavy, accurate *Flak* brought down the machine flown by another 56th FG ace, Maj. Leroy Schreiber, CO of the 62nd FS, during an attack on the airfield near Flensburg near the Danish border. Schreiber was killed on the spot and another shot-down pilot, Cpt. Mudge of 61st FS, was made a POW. On 23rd April, during a low-level attack on a Luftwaffe

[20] Z czasem, po ponownej analizie filmu z fotokarabinu, zaliczono mu 28 zwycięstwo, uznane pierwotnie za „prawdopodobne".

[20] Some time later, after re-evaluation of his gun-camera film, Bob Johnson was credited with a further, 28th kill, previously recorded as only a "probable".

James Crow coll.

P-47D-27-RE po przymusowym lądowaniu. Samolot ten ma numer 33 i nazwę własną „Sandra", a oprócz tego umieszczone na silniku godło, które jednoznacznie wskazuje na 64 FS/57 FG. Jednostka ta walczyła w składzie 12 AAF.

A P-47D-27-RE after a forced landing. The aircraft bears the individual name 'Sandra' and the tactical code "33". The badge on the cowling clearly identifies this machine as belonging to the 64th FS/57th FG. The unit formed part of the 12th Air Force.

gen, Leipheim i Gablingen. W powietrzu panują Mustangi, zgłaszając aż 64 zestrzelenia (Thunderbolty tylko dwa). W tym czasie P-47 atakują lotniska Luftwaffe, zostawiając na nich 36 płonących wraków niemieckich samolotów (z czego 14, w Thalheim, sama 56 FG). Do baz nie wraca pięć Thunderboltów; jeden z nich pada ofiarą Ofw. Herberta Kaisera z 7./JG 1 (jego 64 zwycięstwo).

Tego dnia piloci 362 FG (9 AF), pod dowództwem Col. Mortona Magoffin'a, mieli jeszcze raz okazję wziąć udział w bitwach powietrznych, staczanych zwykle przez myśliwców z 8 AF. Jednostka zawracała właśnie po odprowadzeniu bombowców na wyznaczonym odcinku eskorty, kiedy w eter popłynęło wezwanie o pomoc ze strony znajdującej się niedaleko formacji Liberatorów. Ryzykując wodowanie w Kanale w drodze powrotnej, Col. Magoffin poprowadził ośmiu ochotników z największym zapasem paliwa do walki. Kiedy w polu widzenia pojawiły się B-24, nagle wprost przez formację Thunderboltów przemknęły w stromym nurkowaniu Messerschmitty 109, pędząc w stronę bombowców. Zrzuciwszy podskrzydłowe zbiorniki, piloci 362 FG ruszyli za nimi.

Col. Magoffin bez trudu dogonił najbliższego Bf 109, ale wtedy, zaskoczony i wściekły, stwierdził, że z powodu spalonej żarówki musi dać sobie radę bez świetlistego kręgu celownika. W tym czasie dogodny moment do strzału minął w ułamku sekundy; Magoffin zrównał się z Messerschmittem, machnął ręką do jego pilota, tamten odpowiedział tym samym gestem i oba myśliwce ponownie zwarły się w zaciętej walce. Chwilę później, „przyduszony" do ziemi i gęsto ostrzeliwany niecelnymi seriami, niemiecki pilot obejrzał się przez ramię o jeden raz za dużo – z impetem rozbił się o wzgórze. Teraz największym zmartwieniem amerykań-

airfield in Haguenau, three 356th FG pilots were shot down and subsequently captured, among them the CO of the unit, Col. Einar Malmstrom.

On 24th April, the 8th AF staged another heavy bombardment of targets deep in enemy-held territory. The invading force comprised 754 bombers and 867 fighters, including 490 Thunderbolts of the 8th and 9th AFs. Carpets of bombs were laid on industrial areas in Friedrichshafen and Oberpfaffenhofen, as well as Erding air depot and the airdromes at Landesbergen, Leipheim and Gablingen. The high skies were owned by the 8th AF Mustangs, which went on to claim 64 victories (as compared to a modest two by the P-47s). The *'T-Bolts'* prowled on the deck, hitting numerous Luftwaffe airfields, where they left 36 burning wrecks of German aircraft of all sorts (including 14 at Thalheim by the 56th FG alone). Five Thunderbolts failed to make it back; one of them fell prey to Ofw. Herbert Kaiser of 7./JG 1 (his 64th victory).

That day, pilots of the 362nd FG (9th AF), led by Col. Morton Magoffin, eagerly took part in an air battle with the Luftwaffe; an event, which, by then, had become almost the exclusive domain of 8th AF fighters. They were already at their maximum range and about to set course for home, when their headsets crackled with urgent pleas for help from a formation of Liberators flying nearby. There was a high risk of having to ditch in the Channel on the return, but Col. Magoffin quickly picked up eight volunteers from those who had the greatest fuel reserves and led them into combat. As soon as the B-24s came in sight, a couple of Messerschmitt 109s slashed through their formation in a high-speed dive, rushing towards the bombers. Slightly shaken, the Americans dropped their tanks, shoved their throttles to the firewall, and roared off in pursuit.

It didn't take long for Col. Magoffin to catch up with the rearmost '109 – only to realise that,

James Crow coll.

Rozbity podczas startu P-47D z 315 FS/324 FG, Francja, wrzesień 1944 roku. Uwagę zwracają wymontowane karabiny maszynowe leżące obok samolotu i wyrzutnik pod lewym skrzydłem. Za kabiną ciemniejsza plama prawdopodobnie po zamalowanym numerze.

A P-47D of the 315th FS/324th FG, crashed on take-off, somewhere in France, September 1944. Noteworthy are the dismantled machine guns lying next to the aircraft and the external ordnance pylon under the port wing. The patch of darker paint aft of the cockpit probably covers a repainted tactical marking.

James Crow coll.

Wymiana silnika Pratt&Whitney R-2800 w P-47D z 316 FS/324 FG na lotnisku Luneville, styczeń 1945 roku.

Replacing the Pratt & Whitney R-2800 in a P-47D of the 316th FS/324th FG, Luneville airfield, January 1945.

skiego dowódcy stał się alarmująco niski stan paliwa. Kiedy jednak Col. Magoffin wezwał swoich pilotów do sformowania szyku, w słuchawkach zabrzmiała w mocno nieregulaminowych słowach odpowiedź Lt. Hayden'a, że właśnie ściga Messerschmitta i, że jeśli trzeba będzie, poleci za nim do samego Berlina. Tę zawziętość Lt. John Hayden przypłacił życiem; chwilę później, na oczach Magoffina, przeciągnął samolot w zbyt ostrym zwrocie i roztrzaskał się o ziemię. W tej walce Col. Magoffin stracił również swojego skrzydłowego; pozostali piloci szczęśliwie „dociągnęli" do swojej bazy w Headcorn[21].

27 kwietnia 1944 z całej armii lotniczej USAAF w zachodniej Europie tylko piloci z nie wyróżniającej się do tej pory 356 FG odnieśli sukcesy. Tego dnia zestrzeli pięć wrogich maszyn, w tym, na zachód od Reims, dowódcę pułku JG 2 „Richthofen". Maj. Kurt Ubben zdołał wyskoczyć ze swojego FW 190A-8/R2, ale prawdopodobnie był już za nisko i jego spadochron nie zdążył się otworzyć.

Pod koniec kwietnia i na początku maja do 9 AF dołączyły kolejne jednostki Thunderboltów. 48 FG tworzyły trzy dywizjony: 492 FS

due to a burned-out bulb, he had no gunsight ring illuminated on his windshield. That brief moment of frustration carried him past the perfect position to shoot down the enemy right in front of his guns. As he pulled up, with the German fighter only meters off his wing tip, he waved at the pilot – and the German waved back, as both men threw themselves into a swirling, ferocious duel. Moments later, the German pilot flew very low to the ground while being sprayed with Magoffin's gunfire (which mostly fell off the mark). He must have looked back over his shoulder one time too many – he smashed into a hillside. By then Magoffin's biggest concern had become his alarmingly low fuel reserve. However, as he ordered his pilots to re-assemble, he was answered over the R/T by some harsh words from one of his subordinates, Lt. Hayden, who yelled back that he was chasing a '*Hun*' and was hell-bent on following him, "even to Berlin". This hot-blooded pursuit was to cost Lt. Hayden his life; moments later, in front of Col. Magoffin's eyes, he stalled in a sharp turn right above the ground and crashed to his death. Another 362nd FG pilot lost in this dogfight was Col. Magoffin's wingman; the rest were fortunate enough to make it back to their base at Headcorn[21].

[21] Szczęście opuściło Col. Magoffina 10 sierpnia 1944 roku – zestrzelony przez Flak i ciężko ranny, doczekał się wyzwolenia leżąc w szpitalu w Paryżu. Jego popularne przezwisko „Mogin" zostało unieśmiertelnione w nieoficjalnym przydomku 362 FG – „Mogin's Maulers".

[21] Col. Morton Magoffin's luck ran out on 10th August 1944– he was shot down by *Flak* and badly injured, but was freed by the Allies whilst still in a Parisian hospital. His popular nickname "Mogin" was immortalized in the 362nd FG's unofficial name: "Mogin's Maulers".

James Crow coll.

Rozbity po powrocie z lotu bojowego Thunderbolt z 85 FS/79 FG, Włochy 1944 rok. Na osłonie silnika wymalowano godło 85 FS.

Thunderbolt of the 85th FS/79th FG crashed upon return from a combat sortie, Italy 1944. Note the 85th FS badge painted on the cowling.

(„F4"), 493 FS („I7") i 494 FS („6M"). Pierwszą misję jednostka wykonała 20 kwietnia 1944. 1 maja 1944 w szeregach 9 AF zadebiutowała 50 FG. W jej skład wchodziły 10 FS („T5"), 81 FS („2N") oraz 313 FS („W3"). Tego samego dnia swój pierwszy lot nad Europą wykonała również 404 FG, składająca się z 506 FS („4K"), 507 FS („Y8"), 508 FS („7J").

Tydzień później imponujący już potencjał bojowy 9 AF wzrósł dodatkowo o 373 FG i jej trzy składowe dywizjony – 410 FS („R3"), 411 FS („U9") i 412 FS („V5"), oraz 36 FG, w skład której wchodziły 22 FS („3T"), 23 FS („7U"), oraz 53 FS („6V"). Ostatnią Grupą Thunderboltów, która dołączyła do 9. Armii Powietrznej (pierwszy lot bojowy 9 maja 1944 roku), była 406 FG, składająca się z 512 FS („L3"), 513 FS („4P"), 514 FS („O7"). Tym samym 9 AF mogła wystawić do walki 13 Grup Thunderboltów, trzy Lightningów i dwie Mustangów. Po stronie przeciwnika sytuacja była wręcz odwrotna. Pomimo znacznie skróconego okresu szkoleniowego, w kwietniu 1944 roku Luftwaffe zdołała wyszkolić zaledwie 396 nowych pilotów. W tym samym czasie straciła 489. Tylko w maju 1944 *Jagdwaffe* utraciła 25% swoich pilotów i 50% samolotów.

Tymczasem kolejne Grupy myśliwskie 8 AF wymieniały swoje P-47 na Mustangi. Jeszcze w kwietniu swoje ostatnie loty bojowe na Thun-

On 27th April 1944 Thunderbolt pilots from 356th FG were the only American aircraft to have scored victories against the Luftwaffe over western Europe. On that day they shot down five enemy aircraft, among them, west of Reims, none other than *Kommodore* of JG 2, Maj. Kurt Ubben. The *Kommodore* managed to get out of his stricken FW 190A-8/R2 but, most probably, was too low and his parachute failed to deploy in time.

At the end of April and into early May 1944, more Thunderbolt units were posted to the growing 9th AF. The 48th FG consisted of the 492nd FS ("F4"), the 493rd FS ("I7") and the 494th FS ("6M"). The Group flew its first ETO mission on 20th April. 1st May saw the 50th FG make its debut. The unit comprised the 10th FS ("T5"), the 81st FS ("2N") and the 313th FS ("W3"). On the same day the 404th FG carried out its first mission: it was composed of the 506th FS ("4K"), the 507th FS ("Y8") and the 508th FS ("7J").

Just one week later the already impressive combat potential of the Ninth Air Force was further reinforced by the 373rd FG and its three subordinate squadrons, the 410th FS ("R3"), the 411th FS ("U9") and the 412th FS ("V5") – as well as the 36th FG, with its 22nd FS ("3T"), 23rd FS ("7U") and 53rd FS ("6V"). The last P-47 outfit to join this rapid build-up was the 406th FG (its first mission being conducted on 9th May), which comprised the 512th FS ("L3"), 513th FS ("4P") and 514th FS ("O7").

The 9th AF was therefore able to contribute a full 13 Thunderbolt Groups towards the impending battle for Europe, supplemented by three Lightning and two Mustang units. 'On the other side of the fence' the situation was quite opposite, and steadily deteriorating. Despite the much curtailed training syllabus, in April 1944 the Luftwaffe managed to train only 396 pilots, losing 489 during the same period of time. In May 1944, the *Jagdwaffe* lost a staggering 25 per cent of its pilots and 50 per cent of its aircraft.

Meanwhile, more Fighter Groups of the 8th AF transitioned to the *'long-legged'* P-51 Mustangs. In April, the last Thunderbolts left the 352nd FG. Up until its conversion to P-51s the unit had amassed 86 aerial victories, and already had three aces among its ranks: Cpt. Virgil Meroney of the 487th FS (with nine victories); Maj. John C. Meyer (also from the 487th FS), and Col. Joe L. Mason, CO of the 352nd FG (five victories each).

In May 1944, two more 8th AF Fighter Groups re-equipped with Mustangs. During its service with Thunderbolts the 359th FG had shot down 42 enemy aircraft and its top-scorer was Lt. Ray Wetmore of the 370th FS with 4.25 victories. The 361st FG scored 34 while flying P-47s.

derboltach wykonała 352 FG. Do czasu wymiany samolotów na P-51 jednostka miała na koncie 86 zestrzeleń, a wśród jej pilotów było już trzech asów: Cpt. Virgil Meroney z 487 FS (dziewięć zwycięstw) oraz Maj. John C. Meyer (również z 487 FS) i Col. Joe L. Mason, dowódca 352 FG (obaj po pięć). W maju Mustangi pojawiły się na stanie kolejnych dwóch Grup myśliwskich 8 AF. W czasie służby na Thunderboltach 359 FG zestrzeliła 42 samoloty wroga; najbliżej zostania asem P-47 był Lt. Ray Wetmore z 370 FS, z 4,25 zestrzeleniami. 361 FG, wymieniając swoje samoloty na P-51, miała na koncie 34 zestrzelenia.

12 maja 368 FG celnie zbombardowała most kolejowy w Namur w Belgii – pierwszy z 33 mostów zniszczonych i 46 uszkodzonych przez tę jednostkę. Takim wynikiem 368 FG zapracowała na przydomek „Bridge Busters" („Niszczyciele mostów").

21 maja 1944 rozpoczęła się operacja o kryptonimie „Chattanooga" – atak na system kolejowy na terenie okupowanej Europy, mający odciąć przyszłe pole bitwy w Normandii od posiłków. W efekcie zmasowanych nalotów, na tydzień przed inwazją wszystkie mosty przez Sekwanę od Paryża aż do ujścia do morza zostały zniszczone. Tego samego dnia swojego charyzmatycznego dowódcę, Lt. Col. Donalda Benneta, utraciła 366 FG. Był on prekursorem ataków z niskiego pułapu na trudne do zniszczenia cele kolejowe, zwłaszcza wiadukty. W celu doskonalenia technik ataku spędził nawet pewien czas we Włoszech, gdzie Thunderbolty 12 AF osiągały duże sukcesy w zwalczaniu taboru kolejowego przeciwnika. Lekcje, m.in. zrzucania z pędzącego tuż nad ziemią Thunderbolta bomb z opóźnionym zapłonem tak, by po odbiciu ich od ziemi rykoszetem wpadły do tunelu, okazały się bezcenne i wkrótce potem 366 FG zaczęła specjalizować się w niszczeniu sieci kolejowej wroga. Feralnego dnia P-47 Benetta został trafiony ogniem z ziemi w czasie ataku na lokomo-

On 12th May, the 368th FG successfully hit the railway bridge at Namur, Belgium – first on the unit's long list of 33 bridges destroyed and a further 46 damaged. Such results brought for the 368th a well-deserved nickname: *'The Bridge Busters'*.

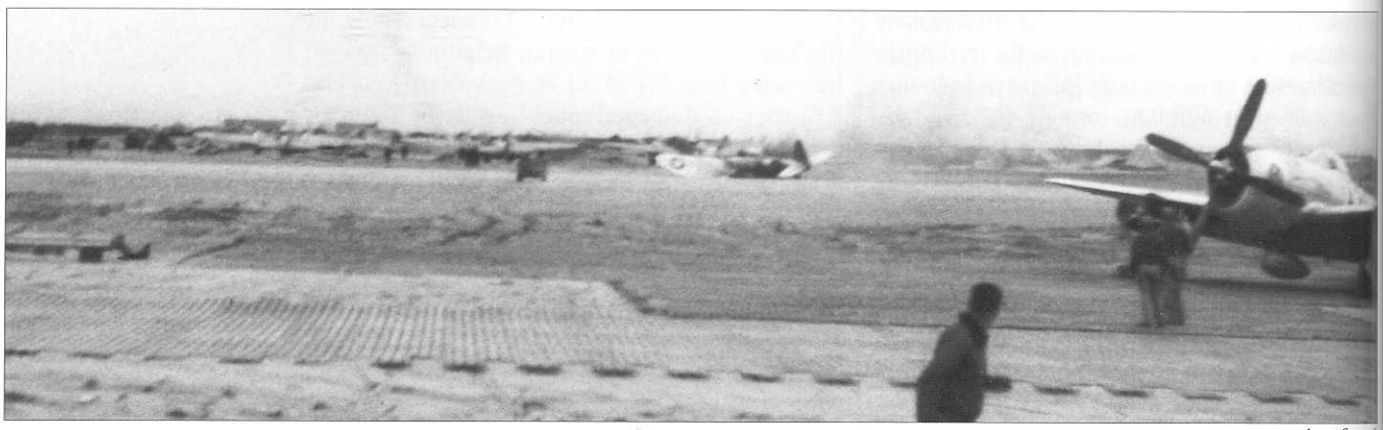
On 21st May 1944, the operation codenamed *'Chattanooga'* commenced. It was a massive attack on the railway systems of Occupied Europe, aimed at preventing supplies and reinforcements from reaching German forces, in what was due to become the battleground of Normandy. As a result, one week before D-Day, all the bridges spanning the Seine River, from its estuary down to the city of Paris, were destroyed.

But there was the usual price to be paid for this success. On the first day of the *'Chattanooga'* aerial offensive the 366th FG lost its CO, Lt. Col. Donald Bennet. He was the man who had organised the unit's successful low-level raids on difficult targets, especially railway viaducts. In order to perfect his techniques of attack – and to be able to pass the skills onto his pilots– Bennet had spent some time in Italy with the 12th AF, where Thunderbolts had already been highly effective at crippling the local railway network. It was there that he had undergone some hair raising, but priceless, lessons in how to drop a delayed-fuse bomb so that it would bounce off the ground and flop into a tunnel, as his P-47 roared down the track just meters above the ground. Soon afterwards, the 366th FG began to excel at pounding the railway system in Occupied Europe. On that ill-fated day, Lt. Col. Bennet's P-47 was hit by ground fire while he was strafing a train engine near Bayeaux. He made it as far as the Channel where he bailed out and was seen to climb aboard his dinghy. Two pilots of the 366th FG quickly refuelled and rushed back to locate their commander, intending to lead the ASR boats to the spot: but, in a bitter twist of fate, they were

P-47D-27-RE z 87 FS/79 FG na lotnisku Serragia, Korsyka, lipiec 1944 roku.

P-47D-27-RE of the 87th FS/79th FG at Serragia airfield, Corsica, July 1944.

James Crow coll.



James Crow col.

Rozbity w trakcie lądowania P-47D z 85 FS/79 FG podczas działań bojowych nad południową Francją. Lewe skrzydło odłamało się od kadłuba, a wygięte łopaty śmigła świadczą o tym, że silnik pracował podczas kraksy. Z całą pewnością maszyna ta trafiła na złom.

A P-47D of the 85th FS/79th FG, crashed in a failed landing attempt during the unit's operations over southern France. The port wing broke off; bent propeller blades indicate that the engine was still running when the aircraft bellied-in. The machine was a certain write-off.

tywę niedaleko Bayeaux. Benett wyskoczył nad Kanałem i jego piloci widzieli, jak wspina się do swojego pontonu. Kiedy jednak po zatankowaniu dwa Thunderbolty z 366 FG wróciły na miejsce zdarzenia, by naprowadzić łodzie *Air Sea Rescue*, zostały zaatakowane przez... cztery brytyjskie Typhoony i musiały się ewakuować. Lt. Col. Benetta nigdy nie odnaleziono.

W przeddzień inwazji na Francję Amerykanie mieli do dyspozycji w pierwszej linii 3382 myśliwce, w tym 1870 Thunderboltów. Chociaż szturmowe P-47 były tylko częścią potężnej alianckiej armady powietrznej myśliwców bombardujących i bombowców połączonych sił USAAF i RAF, ich wkład w „zmiękczanie" przeciwnika tuż przed inwazją na kontynent trudno przecenić. Zanim pierwsze oddziały rozpoczęły lądowanie na plażach Normandii, zmuszona ciągłymi atakami na lotniska Luftwaffe wycofała się daleko w głąb lądu i nie była w stanie przeciwstawić się inwazji. System transportowy na zapleczu przeciwnika został zniszczony do tego stopnia, że broniące plaż oddziały niemieckie zostały praktycznie pozbawione posiłków w najważniejszym momencie, tuż po rozpoczęciu lądowania. W tym sensie alianci wygrali bitwę o Normandię, zanim ta w ogóle się rozpoczęła.

Niemniej jednak cena, którą przeszło zapłacić myśliwcom amerykańskim za ten sukces, nie rokowała dobrze na przyszłość. Do końca maja 1944 roku niemiecka obrona przeciwlotnicza zestrzeliła nad zachodnią Europą 224 amerykańskie myśliwce (po rozpoczęciu inwazji liczba

almost immediately bounced by... four British Typhoons – and they were forced to withdraw. Lt. Col. Bennet was never seen again.

On the eve of operation *'Overlord'*, the Americans had 3382 fighters in the first line in the ETO, out of which 1870 were Thunderbolts. Although P-47s were only a part of the enormous aerial armada of USAAF and RAF bombers and fighter-bombers, their contribution towards the 'softening up' of the enemy before the Invasion began cannot be overstated. Before the first troops disembarked on the beaches of Normandy, the Luftwaffe, unable to cope with incessant and devastating low-level raids on its airfields along the coast of northern France, had pulled back far inland and its role in countering the Allied Invasion was almost non-existent. Communication lines in the 'backyard' of the enemy had been so severely disrupted that German troops defending the beaches found themselves practically deprived of reinforcements at the crucial moments when Allied troops were storming the beaches. In that sense, the Allies had won the battle of Normandy before it even began.

Nevertheless, there was a price to pay for this constant commitment, which only presaged worse things to come. By the end of May 1944, German *Flak* had brought down 224 American fighters over Western Europe (this number began to drastically grow as soon as the actual Invasion began). Over the same period, USAAF fighters of all types accounted for 846 enemy aircraft destroyed on the ground.

James Crow coll.

James Crow coll.

ta zaczęła gwałtownie rosnąć). W tym samym czasie samoloty myśliwskie USAAF wszystkich typów zniszczyły na ziemi m.in. 846 samolotów wroga.

Włochy

U schyłku 1943 roku Thunderbolty zadebiutowały nad południową Europą. Po wyparciu Korpusu Rommla z Tunezji, a następnie inwazji na Sycylię w lipcu 1943 roku, alianci ruszyli w górę Półwyspu Apenińskiego, rozpoczynając jedną z najtrudniejszych kampanii w trakcie II Wojny Światowej.

Włoski „but" okazał się idealnym terenem dla opóźniających działań defensywnych. Stosunkowo wąski pas terenu, gęsto poprzedzielany biegnącymi w poprzek półwyspu grzbietami górskimi i głębokimi dolinami, na których dnie płynęły rwące górskie rzeki, okazał się istną zmorą dla żołnierzy niemal wszystkich armii, które tworzyły wielką koalicję aliantów. Opór niemieckiej obrony we Włoszech trzeba było przełamywać metodycznie, rozbijając jeden po drugim kolejne punkty oporu i odrzucając przeciwnika dalej na północ. Wykonując misje eskortowe, jak również myśliwsko-bombowe, Thunderbolty z 12 i 15 AF spisały się znakomicie. Nie obyło się też bez zaciekłych starć z niemiecką *Jagdwaffe*, która we Włoszech pozostawiła kilka doskonałych jednostek myśliwskich. Analogicznie do podziału ról pomiędzy 9 i 8 AF, operujących nad zachodnią Europą, 12 AF została przeznaczona do wsparcia taktycznego wojsk naziemnych, podczas gdy zadaniem 15 AF były bombardowania strategiczne.

Od marca do maja 1944 priorytetowym celem stała się sieć kolejowa na terenie Włoch, której zniszczenie miało odciąć od posiłków broniące się na Półwyspie jednostki niemieckie. W ramach operacji „Strangle" praktycznie wszystkie dostępne jednostki bombowe i myśliwsko-bombowe aliantów na południu Europy wzięły udział w systematycznym niszczeniu torów kolejowych, wiaduktów, tuneli, dworców i stacji rozrządowych, od niemieckiej obronnej „Linii Gustawa" aż do granicy ze Szwajcarią. Sukces tej powietrznej ofensywy w dużej mierze przy-

Italy

By the end of 1943 the Thunderbolt had made its debut in the Mediterranean Theatre of Operations (MTO). After defeating Rommel's *'Afrika Korps'* in Tunisia, and the successful invasion of Sicily in July 1943, the Allies pushed north up the Apennine Peninsula, thereby embarking on one of the toughest land campaigns in the entire war.

The Italian "boot" turned out to be the perfect terrain for a German defensive strategy that was aimed at slowing down the Allied advance towards the borders of the Third Reich. The Italian mainland, being relatively narrow and intersected by mountain ridges and ravines with fast flowing rivers, proved to be nothing short of a nightmare for the advancing Allied armies. There was little prospect of them achieving a decisive breakthrough, so German defensive lines and strong-points had to be tackled one by one, in bitter and costly hand-to-hand fighting.

Performing both escort and fighter-bomber missions, the Thunderbolts of the 12th and 15th AFs did an excellent job. Clashes with Axis air forces were not uncommon, for the Germans left several of their crack fighter units in Italy to defend their southern flank. Following the example set by the 9th and 8th AFs in the UK, the 12th Army Air Force was tasked with carrying out tactical support missions, while the 15th Army Air Force performed strategic strikes against a variety of targets in southern Europe.

Between March and May 1944, the Italian railway network became the priority target as it provided the defending German forces with vital supplies and reinforcements. Operation *Strangle* called for practically all in-theatre bomber and fighter-bomber units to attack railways, bridges, tunnels, and marshalling yards in an area stretching from the German fortified *'Gustav Line'* up to the border with Switzerland. The success of this massive aerial offensive helped the Allies regain the initiative and facilitated the capture of key positions like Monte Cassino Abbey. All available Thunderbolt units participated in these rail-busting missions.

czynił się do przełamania linii niemieckiej obrony i zdobycia tak umocnionych punktów oporu, jak klasztor Monte Cassino. Wszystkie dostępne jednostki Thunderboltów brały udział w tej operacji.

Najsłynniejszą jednostką myśliwską latającą na P-47 w kampanii włoskiej była 325 FG, weterani walk na południu Europy. W 1943 roku jednostka ta brała udział w walkach nad Algierią i Tunezją, wchodząc w skład 12. Armii Powietrznej. Od grudnia 1943 roku bazą jednostki, podlegającej już utworzonej w listopadzie 15 AF, była Foggia we Włoszech. W tym czasie 15 AF składała się z sześciu grup bombowych (latających na B-17 i B-24) i czterech myśliwskich, z czego trzy (1 FG, 14 FG i 82 FG) latały na P-38 Lightning. Od marca 1944 (aż do marca 1945) 325 FG stacjonowała w Lesina. Podobnie jak inne jednostki USAAF na południu Europy, zamiast oznaczeń literowych na kadłubach samolotów 325 FG używała numerów: eskadra sztabowa od 1 do 9, 317 FS od 10 do 39, 318 FS od 40 do 69 oraz 319 FS od 70 do 99.

325 FG sławę zdobyła już na P-40, wykorzystując swe nienajlepsze już myśliwce do granic możliwości – bo jakże inaczej nazwać podwieszanie pod Warhawkiem bomby 1000-funtowej. 325 FG była pierwszą amerykańską jednostką myśliwską, która wprowadziła barwy rozpoznawcze swoich samolotów, przemalowując ich ogony w charakterystyczną, żółto-czarną szachownicę. Od tej pory znana była jako „The Checkertail Clan". Motyw szachownicy Lt. Col. Robert Baseler, dowódca 325 FG, zaczerpnął z życiorysu... niemieckiego asa z I wojny światowej, Wernera Vossa. W czasie swojej służby na P-40, 325 FG zestrzeliła 135 maszyn wroga (w tym 96 Messerschmittów 109), tracąc 35 samolotów.

Pod koniec września 1943 roku do jednostki zawitali przedstawiciele zakładów Republic, by asystować pilotom w czasie przezbrajania jednostki na Thunderbolty. 11 października Lt. Col. Baseler przyprowadził z Bizerty na lotnisko jednostki pierwszego P-47. Jak to wcześniej było w zwyczaju, „nowa" jednostka Thunderboltów otrzymała od 8 AF trzech doświadczonych pilotów P-47. Wśród nich znalazł się Maj. Lewis „Bill" Chick z 4 FG, który – oddelegowany do pracy w sztabie VIII Zgrupowania Myśliwskiego 8 AF – szukał okazji, by powrócić do latania bojowego. W 325 FG latał na P-47D-16 „Rocky" (42-76021, „10") jako dowódca 317 FS.

9 grudnia 325 FG przeniosła się do nowej bazy we Włoszech. Kompleks lotnisk wokół miasta Foggia był ruchliwą bazą bombowców, które korzystały z niej przez całą dobę niemal bez wytchnienia. Zanim na nowe lotnisko dotarł rzut kołowy, 325 FG wykonała już swój pierwszy lot bojowy na Thunderboltach (14 grudnia 1943) – osłonę bombowców atakujących lotni-

Unquestionably the most famous P-47 outfit to take part in the MTO operations was the 325th FG, veterans of the war in the South of Europe. Back in 1943 the unit was heavily involved in the air combats over Algeria and Tunisia, flying as part of the 12th AF. Starting from December 1943, the 325th FG – having transferred to the strategic 15th AF, activated in November 1943 – was stationed on the Italian mainland at the complex of airfields around Foggia. At that time still a modest force, the 15th AF consisted of six Bomb Groups (flying B-17s and B-24s) and four Fighter Groups, of which three (the 1st, 14th and 82nd FGs) were armed P-38 Lightnings. From March 1944 (until March 1945) the 325th FG occupied the airfield at Lesina. As was the rule for the USAAF fighter units in MTO, the 325th marked its aircraft with digits: 1-9 for the HQ Flight, 10 to 39 for the 317th FS, 40 through 69 for the 318th FS, and 70 to 99 for the 319th FS.

The 325th FG had first gained fame while flying P-40s, pushing its ageing fighters to the very limits of their capability, 'using and abusing' them – how else could one describe the shackling of a 1000-pound bomb beneath a Warhawk? The 325th was the first American fighter unit to display easily recognizable colour schemes on their mounts, applying the soon-to-be-famous black and yellow checked markings to the tails of their P-40s. Henceforth, the 325th became known as "The Checkertail Clan". In devising the checked motif, Lt. Col. Robert Baseler, CO of the 325th FG, was inspired by the biography of... a famous German WWI fighter ace, Werner Voss. At the time of its transition to Thunderbolts, the unit's score stood at 135 (including 96 Messerschmitt 109s), for the loss of 35 machines.

In late September 1943, representatives of the Republic factory visited the 325th FG to smooth its transition to Thunderbolts. Lots of lectures followed. On 11th October Lt. Col. Baseler brought the unit's first P-47 from the Bizerta assembly point. As had become normal practice, the "new" Thunderbolt unit was provided with three experienced P-47 pilots seconded from the 8th AF. Among them was Maj. Lewis "Bill" Chick, originally of the 4th FG. He had been transferred to VIII Fighter Command HQ but had taken the first opportunity to leave his desk behind and get back to combat flying. In the 325th FG he was assigned P-47D-16 *Rocky* (s/n 42-76021, "10"), flying as CO of the 317th FS.

On 9th December, the 325th moved to its new base on the Italian mainland. The complex of airfields around the town of Foggia made up a busy and somewhat over-crowded base for several outfits of Allied bombers, which buzzed the airstrips round the clock. Even before their ground crews had arrived, the unit's Thunder-

sko Luftwaffe w Kalamáki w Grecji. W przeciwieństwie do 4 FG, która na wiosnę 1943 zamieniała swoje Spitfire'y na P-47 w atmosferze niemal buntu, piloci 325 FG od razu polubili swoje nowe samoloty. Były szybsze, miały większy zasięg, lepszy pułap operacyjny, silniejsze uzbrojenie – czego więcej mógł żądać pilot myśliwski.

Pierwsza zima we Włoszech szybko obaliła mit słonecznej Italii. Zakwaterowani w namiotach piloci 325 FG musieli znosić przenikliwy chłód, deszcz (czasem śnieg) i wszechobecne błoto. Ponadto, okolica była gęsto zaminowana przez wycofujących się Niemców. Piloci woleli więc spędzać czas w kokpitach swoich nowych „rumaków". Jako że Luftwaffe była chwilowo nieobecna w powietrzu, piloci strzelali do wszystkiego, co mogło uchodzić za cel wojskowy – ciężarówki, pociągi czy barki. Dzień 24 grudnia pokazał jednak, że na nowym teatrze działań pogoda i ukształtowanie terenu będzie stanowiło nieraz większe zagrożenie, niż przeciwnik w powietrzu. Tego dnia zginęło trzech pilotów 325 FG, rozbijając się o zbocze góry, schowanej wśród nisko wiszących chmur.

30 grudnia 1943 roku nad Pescarą 325 FG uzyskała pierwsze swoje zwycięstwa na nowych samolotach – F/O Richard Catlin zestrzelił dwa Bf 109, kolejnego Lt. Clarence Greene, obaj z 319 FS. Podstawowym zajęciem 325 FG była eskorta czteromotorowców 15 AF; Thunderbolty zwykle zajmowały pozycję wysoko ponad bombowcami i Lightningami bliskiej osłony. P-47 przeprowadzały też patrole ofensywne nad terytorium wroga, szukając na własną rękę niemieckich i włoskich myśliwców. Kilku pilotów 325 FG nie wróciło z tych lotów, ale jednostka regularnie dodawała kolejne zwycięstwa powietrzne do i tak już imponującego wyniku.

Swoją najsłynniejszą misję na Thunderbolt ach 325 FG wykonała 30 stycznia 1944 roku. Monitorujący ruch w eterze wywiad donosił, że Niemcy podrywają swoje myśliwce na przechwycenie alianckich bombowców 15 minut przed ich przybyciem, nieomal „z zegarkiem w ręku". Taka przewidywalna punktualność bywa zgubna na wojnie. Kiedy 30 stycznia sześć bolts had set off on their first mission (on 14th December 1943), escorting bombers bound for the Luftwaffe airdrome at Kalamáki in Greece.

Unlike 4th FG pilots back in the spring of 1943 (whose stubborn reluctance to swap their Spitfires for Thunderbolts bordered on mutiny), the men of the 325th FG liked their new mounts from the start. They were much faster than their old P-40s, had better range, a better ceiling and more powerful armament – what more could a fighter pilot ask for?

The first winter in Italy swiftly disillusioned those expecting mild and sunny climates. Billeted in tents, the personnel of the 325th FG had to endure acute cold, icy sleets and muddy quagmires. To make matters worse, the entire area had been thoroughly mined by the retreating Germans. No wonder the pilots preferred to spend as much time as they could in the cockpits of their new mounts. Since the Luftwaffe was temporarily absent from the air, the 325th engaged anything that passed muster as a military target – trucks, trains, barges or coastal vessels.

Christmas day 1943 brought a painful reminder that in this new theatre of operations, foul weather and mountainous terrain could prove more lethal than the enemy. On 24th December, three pilots of the 325th FG flew straight into a hillside obscured by low cloud.

On 30th December 1943, over Pescara, the 325th FG scored its first victories in P-47s – F/O Richard Catlin bagged two '109s and another fell to the guns of 1Lt. Clarence Greene, both pilots of 319th FS. The 325th's primary job was to escort 15th AF *'heavies'* on their way to the target; the Thunderbolts usually positioned themselves as top cover, high above the bombers, while Lightnings provided close escort. They also performed numerous intrusions over enemy territory, challenging German and Italian fighter units to rise up in defence. The missions brought inevitable losses but the 325th steadily added victories to its already impressive tally.

The 325th FG flew its most famous Thunderbolt mission on 30th January 1944. American Intelligence had been monitoring Axis radio traffic

James Crow coll.

Srebrzysty P-47D-23-RA (42-27964) z 315 FS/324 FG oczekuje na wymianę śmigła na francuskim lotnisku Luneville, w styczniu 1945 roku. W 324 FG samoloty miały indywidualne numery malowane na kadłubach. 314 FS od 10 do 39, w 315 FS od 40 do 69, a w 316 FS od 70 do 99.

A silver P-47D-23-RA (s/n 42-27964) of the 315th FS/324th FG waiting to have its propeller replaced, Luneville airfield, January 1945. The aircraft of the 324th had individual numbers painted on their fuselages: the 314th FS: 10 to 39, the 315th FS: 40 through 69 and the 316th FS: 70 up to 99.

James Crow coll.

Taki sam system oznaczeń stosowano w 325 FG walczącej w składzie 12 AF we Włoszech. Tutaj widzimy P-47D z 317 FS z numerem „30".

The same system was in use with the 325th FG from the 12th AF stationed in Italy. Seen here is a P-47D of the 317th FS, marked with "30".

Grup Bombowych skierowało się w stronę niemieckich lotnisk w okolicy Villaorba i Udine, daleko przed nimi było już 60 P-47 z 325 FG. Lecąc zaledwie kilka metrów nad powierzchnią Adriatyku, aby uniknąć namierzenia przez radar, Thunderbolty mknęły w stronę Zatoki Weneckiej. Strzałki wysokościomierzy, nie dość czułe, by wykazać taką subtelną różnicę w wysokości, wskazywały „0". Za każdym z samolotów na powierzchni morza tworzył się klin spienionej wody, podobny do tego, jaki zostaje po przepłynięciu motorówki.

Już nad lądem P-47 wzniosły się na wysokość od 4500 do 5500 metrów i punktualnie o 11:45 pojawiły się nad bazą Luftwaffe w Villaorba. Pod nimi, do startu na przechwycenie bombowców zbierało się ok. 60 maszyn wroga: Bf 109, FW 190, kilka Ju 88 i kilkanaście włoskich MC 202. Inne – kilkanaście transportowych Junkersów 52 oraz pojedyncze Dornier 217, Fieseler 156 i Henschel 126 – właśnie odlatywały z lotniska, by uniknąć bombardowania. Nie zważając na panujący ruch w powietrzu, obrona przeciwlotnicza otworzyła gwałtowny ogień do nurkujących Thunderboltów. Niebo nad Villaorba wypełniło się hukiem wystrzałów i błyskiem eksplozji.

Tego dnia Cpt. Herschel „Herky" Green z 317 FS (lecąc po raz pierwszy od czasu ataku malarii, która przykuła go do szpitalnego łóżka na kilka tygodni) odniósł aż sześć zwycięstw. Cztery Ju 52 zestrzelił w jednym podejściu nad lotniskiem. Następną ofiarą był włoski Macchi MC 202, którego „Herky" dopadł po kilkuminutowej gonitwie tuż nad ziemią; w drodze powrotnej nad morze, posłał do ziemi Dorniera 217. Tym samym, jego konto zestrzeleń wzrosło do dziewięciu. Lt. George Novotny z eskadry Green'a wspominał później:

„Zanurkowaliśmy na te Junkersy lecące tuż nad ziemią, wybrałem sobie dwa z lewej i zniszczyłem oba. Kiedy wykonałem zwrot, żeby dołączyć do swojej eskadry, zobaczyłem małego Hs 126, który kiwał do mnie skrzydłami, więc dałem mu wycisk. Jedna seria i po prostu znikł.

and had noted that the Germans were in the habit of scrambling their fighters 15 minutes before the arrival of USAAF bombers – no more, no less. Unfortunately for the Luftwaffe, their punctuality made them predictable, and that was to prove their undoing. As on 30th January 1944, six Bomb Groups formed up and turned towards the German airfields at Villaorba and Udine, whilst meanwhile, far ahead of them, 60 P-47s of the 325th FG were already racing in the very same direction. Skimming the waves of the Adriatic at no more than 50 ft height to avoid radar detection, the Thunderbolts flew towards the Gulf of Venice. Their altimeter arrows were unable to register such a low height above sea level, and were set at zero. The propeller wash behind each aircraft sprayed up a wedge of aroused water on the surface of the sea, similar to the wake of a speedboat.

Upon making landfall the P-47s climbed up and stacked themselves in squadron formations, from 5500 metres down to 4500 metres altitude. At 11:45 hours they appeared over the Luftwaffe base at Villaorba. Directly beneath them, some 60 enemy fighters were taking to the air to intercept the approaching bombers, among them Bf 109s, FW 190s, a couple of Ju 88s, and a dozen Italian MC 202s. Other German aircraft – a bunch of Ju 52 transports, a Dornier 217, a Fieseler 156 and a Henschel 126 – were departing to avoid the imminent bombardment. Regardless of all the traffic above the field, German light *Flak* opened up in a formidable fusillade, as the Thunderbolts swooped down for the kill. The skies over Villaorba filled with puffs of black smoke and fiery explosions.

On that day, Cpt. Herschel "Herky" Green of the 317th FS, leading 'A' flight, bagged an impressive six victories. (It was the first time he had flown since recovering from an attack of malaria that had kept him flat for several weeks). Four Ju 52 transports went down in flames in quick succession during his first pass over the airfield. Next in line was an Italian Macchi MC 202, which "Herky" nailed after a long chase at treetop level. On his way back to Foggia, Cpt. Green stumbled upon an unfortunate Dornier 217, which he promptly shot down. As a result, his tally rose to nine victories. Lt. George Novotny from Green's flight recalled later:

We dove on those Junkers on the deck, and I picked out a couple that turned to the left and destroyed them both. After turning to rejoin my flight I saw a little Hs 126 right in front of me. He came along wagging his wings at me so I gave him the works. One burst and he disappeared. Only a few pieces were left of the plane, and they fluttered to the ground[22].

[22] *Checkertail Clan – The 325th Fighter Group in North Africa and Italy*, Ernst R. McDowell, William N. Hess, p. 41.

Zostało z niego tylko kilka kawałków, opadających wirując w stronę ziemi"[22].

Trzeci pilot z tej samej eskadry, F/O Cecil Dean, zestrzelił trzy Ju 52 tak szybko, że spadły na ziemię niemal w tym samym miejscu. Ostatni z pilotów eskadry „Herky'ego", F/O Edsel Paulk, zaliczył dwa Ju 52 i jednego Messerschmitta. W sumie, czterech pilotów z jednej eskadry 317 FS zestrzeliło 15 samolotów wroga! Lt. Neil Kitchen właśnie ścigał Bf 109, kiedy w jego polu widzenia pojawił się nieoczekiwanie mały, łącznikowy Fieseler Fi 156. Nie spuszczając ściganego Messerschmitta z oczu, Kitchen jedną serią rozerwał filigranowy samolocik na strzępy i pognał dalej. W międzyczasie Lt. Col. „Bob" Baseler, dowódca 325 FG, lecąc na swoim P-47D-10 „Big Stud" (42-75008, „88"), zestrzelił Ju 88 – było to jego szóste zwycięstwo.

Bitwa nad Villaorba trwała ponad pół godziny. W tym czasie Niemcy i Włosi stracili łącznie 38 samolotów. Lista zwycięskich pilotów 325 FG była wyjątkowo długa tego dnia. Kilku pilotów (w tym Maj. Chick, dowódca 317 FS) zestrzeliło dublety. Bombowce dokonały dzieła zniszczenia, niszcząc na ziemi kolejne 70 samolotów wroga. Praktycznie jedyny skuteczny opór w powietrzu stawiła piątka Bf 109, których piloci, zanim ulegli przewadze liczebnej Amerykanów, zestrzelili dwa P-47 – jedyne straty 325 FG tego dnia (według innych źródeł, jednego z P-47 zestrzelił as ANR, *Sergente Maggiore* Luigi Gorrini – jego 16 zwycięstwo). Kiedy Lt. Col. Baseler wylądował w bazie Foggia, Gen. Twining, dowódca 15 AF, czekał już na niego z orderem „Srebrnej Gwiazdy" w dłoni – nie było wątpliwości, że dowodzona przez Baseler'a 325 FG odniosła olbrzymi sukces.

Następnego dnia nad Wenecją, w kolejnym starciu z 325 FG, Niemcy utracili trzy Bf 109 (dwa zapisał na swoje konto Cpt. William Rynne) i dwa osłaniane przez nich włoskie Savoia Marchetti SM 82. Kolejne dwa tygodnie nie przyniosły okazji do starć z myśliwcami wroga.

[22] „Checkertail Clan – The 325th Fighter Group in North Africa and Italy", Ernst R. McDowell, William N. Hess, s. 41.

The third pilot of the same flight, F/O Cecil Dean, knocked down three Ju 52s so quickly they crashed in almost the same spot. The last of Green's *'fearsome foursome'*, F/O Edsel Paulk, scored two Ju 52s and one Messerschmitt. All in all, the four pilots of one flight of the 317th FS shot down 15 enemy aircraft in a matter of minutes! Lt. Neil Kitchen latched onto the tail of a Bf 109 when suddenly a small liaison Fieseler Fi 156 strayed into his flight path. Keeping an eye on the fleeing '109, Kitchen loosed off a short burst that virtually ripped apart the dainty and defenceless aircraft, as the Thunderbolt roared past. Meanwhile, Lt. Col. "Bob" Baseler, CO of the 325th FG, flying his P-47D-10 *'Big Stud'* (s/n 42-75008, "88"), shot down a Ju 88 – his 6th victory.

The air battle over the Villaorba lasted for over half an hour. In that time the combined Axis air forces, Germans and Italians, lost 38 aircraft shot down. The list of 325th FG victors was particularly long. Several men (including Maj. Chick, CO of the 317th FS) scored *'doubles'*. The heavy bombers, when they arrived at the scene, only added to the devastation, destroying a further 70 aircraft on the ground. The enemy had been caught so off-guard that the only significant resistance in the air was offered by five Bf 109s, their pilots shooting down two P-47s (the 325th FG's only losses that day) – but they too, eventually succumbed to the Americans' numerical superiority. (According to other sources, one of the Thunderbolts fell prey to Sergente Maggiore Luigi Gorrini, an ace of the ANR – supposedly his 16th victory). As soon as Lt. Col. Baseler touched down at Foggia, Gen. Twining, CO of the 15th AF, awarded him the *'Silver Star'*, as there was no doubt that Baseler's outfit had just scored a sensational victory.

The following day, another clash with the 325th FG over Venice cost the Axis three Bf 109s (two of them credited to Cpt. William Rynne) and two Italian Savoia Marchetti SM 82 tri-motors the Germans were attempting to escort. Then, for a period of two weeks, hostilities in the air ceased.

James Crow coll.

„Czarna 30" z 317 FS/325 FG podczas odkopywania po zapadnięciu się w grunt na podmokłym lotnisku.

"Black 30" of the 317th FS/325th FG, dug up and stuck at a water-logged airstrip.

P-47D-40 (45-49355) „Big Stud", na którym latał dowódca 325 FG, Col. Robert Baseler, w roku 1944. Ponieważ cały ogon został pomalowany w żółto-czarną szachownicę numer seryjny samolotu został przeniesiony pod usterzenie poziome.

P-47D-40 *'Big Stud'* (s/n 45-49355), flown by the CO of the 325th FG, Col. Robert Baseler, 1944. The entire tail was covered with black and yellow checkers so the aircraft's serial number had to be moved below the horizontal tail surfaces.

Dopiero 14 lutego, w czasie eskorty B-17 bombardujących m.in. stacje rozrządowe w Modenie i Weronie oraz zakłady lotnicze *Piaggio* w Pontedera, 325 FG zestrzeliła pięć nieprzyjacielskich maszyn bez strat własnych. Maj. Chick strącił pojedynczego Bf 109 – jego piąte zwycięstwo.

W czasie misji z 24 lutego 2Lt. John Forrest z 319 FS przeżył niezwykłe spotkanie z wrogiem. Wracał właśnie do bazy z powodu kłopotów z silnikiem, kiedy jego samotnie lecący P-47 został zaskoczony przez osiem Messerschmittów 109. Nie mając innej alternatywy, Forrest wykonał gwałtowny zwrot w stronę nadlatującego wroga, powodując zamieszanie w szeregach Niemców. Dwa Bf 109 zderzyły się z sobą, eksplodując w powietrzu. Pozostali piloci Messerschmittów, wyraźnie skonsternowani, zostawili Thunderbolta w spokoju i odlecieli. Los zemścił się na 325 FG już dzień później – 25 lutego, tuż po starcie silnik w samolocie Lt. Clifforda White'a stracił moc i Thunderbolt runął do jeziora Lesina, zabijając pilota.

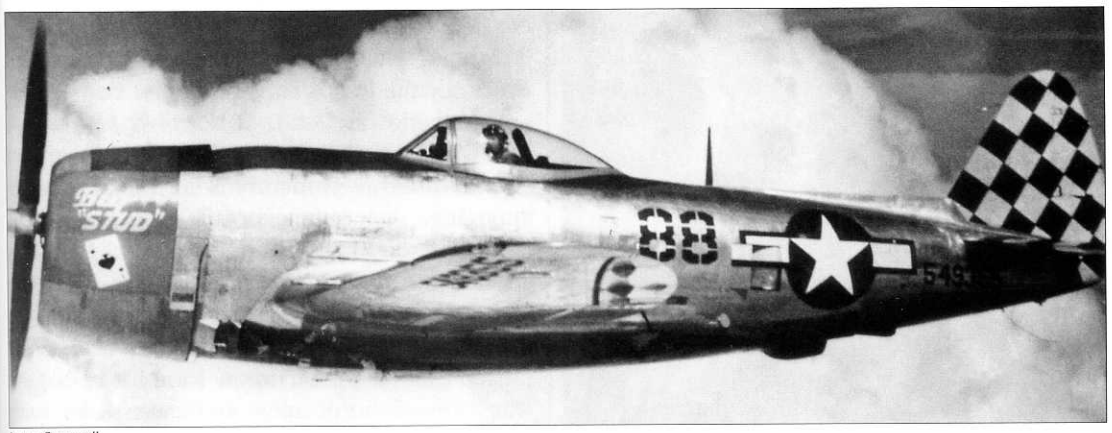
3 marca 1944 roku 325 FG leciała w osłonie 80 Liberatorów atakujących lotniska nieprzyjaciela w Viterbo i Canino, na północ od Rzymu. Tym razem piloci Thunderboltów musieli zmierzyć się z weteranami walk nad kanałem La Manche, I./JG 2 „Richthofen", sprowadzonej do Włoch w celu wsparcia sił niemieckich walczących z desantem pod Anzio. Niemcy, mający spore doświadczenie w zwalczaniu dużych formacji bombowców USAAF, zestrzelili pięć B-24 i aż cztery Thunderbolty z 325 FG (w tym dwa Fhj. Ofw. Siegfried Lemke z 1./JG 2, nad Valentano i na północ od Farnese). Amerykanie zestrze-

On 14th February, B-17s set off to bomb the marshalling yards at Modena and Verona, as well as the *'Piaggio'* works at Pontedera – and enemy aircraft rose to attack. Five of their fighters were lost to the escorts of the 325th FG, who suffered no loss of their own. Among the scorers of that day was Maj. Lewis Chick who shot down a single Bf 109, which earned him 'ace' status.

During a mission on 24th February Lt. John Forrest of the 319th FS experienced an extraordinary clash with the enemy. He was returning to base with an engine malfunction when his lone P-47 encountered eight Messerschmitt 109s. With few options left, Forrest turned aggressively into the fast approaching Germans, causing momentary chaos among them. Two '109s collided, exploding in mid-air. The remaining Messerschmitt pilots, somewhat discouraged by the unexpected and violent loss of two of their comrades, gave up on the Thunderbolt and broke away. But a cruel twist of fate was to claim another member of the 325th FG only one day later – on 25th February, moments after take-off, the engine of the aircraft flown by Lt. Clifford White lost power and his Thunderbolt slammed into Lake Lesina, killing him instantly.

On 3rd March 1944, the 325th FG flew cover for 80 Liberators attacking the enemy aerodromes at Viterbo and Canino, north of Rome. This time the P-47 pilots were challenged by veterans of the air war over the English Channel – I./JG 2 'Richthofen' – who had been transferred to Italy to help counter the Allied Anzio landings. The Germans, profoundly experienced at taking on the massive formations of USAAF

James Crow coll.



James Crow coll.

lili cztery Bf 109 i dwa FW 190, w tym Lt. Richard Deakins z 318 FS po jednym Messerschmicie 109 i Focke Wulfie 190.

Kolejna bitwa powietrzna miała miejsce 11 marca, w czasie nalotu Fortec na stację rozrządową w Padwie. Wśród licznej eskorty myśliwców znajdowały się również Thunderbolty z 325 FG. Piloci 325 FG, walcząc z mieszaną formacją włoskich i niemieckich myśliwców, zestrzelili tego dnia aż 11 przeciwników. Nieliczni wciąż wierni Mussoliniemu Włosi, którzy po kapitulacji swojej ojczyzny utworzyli siły lotnicze nazwane *Aeronautica Nazionale Repubblicana* (ANR), wystawili do tego starcia aż 36 Macchi MC 205 z *1° Gruppo Caccia*. W potyczce z P-47 stracili cztery myśliwce (trzy zestrzelone, jeden rozbił się przy próbie awaryjnego lądowania), ale za to zgłosili zniszczenie w okolicach Padwy i Wenecji aż osiem Thunderboltów – w dużej mierze bezzasadnie. Cztery zestrzelone Thunderbolty zgłosili również Niemcy: dwa piloci 2./JG 53, kolejne dwa 3./JG 77 (w tym Fhj. Ofw. Ludwig – jego 38 zwycięstwo). Tymczasem 325 FG straciła... trzy samoloty, w tym jeden z pilotów został omyłkowo zestrzelony przez swojego kolegę z dywizjonu. Lt. Jimmy Jones chwilę po zestrzeleniu Bf 109 zauważył kolejny samolot, lecący tuż nad ziemią, myląc go z Focke Wulfem. Pilotujący go Lt. Hudson, widząc zbliżający się szybko od tyłu myśliwiec, prawdopodobnie popełnił ten sam błąd, wykonał gwałtowny zwrot i otworzył ogień, zestrzeliwując Jonesa. Poległ również Lt. Col. Anthony Tirk, dowódca 319 FS, którego spadochron zapalił się tuż po opuszczeniu przez niego samolotu. Cpt. William Rynne zestrzelił parę Bf 109 (jego czwarte i piąte zwycięstwo), Maj. „Herky" Green swojego dziesiątego. Nowym dowódcą 319 FS został Maj. Collins, wiodący as dywizjonu z dziewięcioma zestrzeleniami na koncie.

Kolejne starcie z myśliwcami wroga miało miejsce tydzień później, 18 marca. W okolicy niemieckich lotnisk w Villaorba-Udine 325 FG zestrzeliła dziewięć nieprzyjacielskich maszyn, tracąc dwóch pilotów. Lt. George Novotny, latający na P-47D-16 „Ruthless Ruthie/Lady Janie VI" (42-75971, „27"), tak wspominał tę misję:

heavy bombers, managed to shoot down five B-24s and four Thunderbolts of the 325th FG (including two by Fhj. Ofw. Siegfried Lemke of 1./JG 2, claimed over Valentano and north of Farnese). The Americans reported the destruction of four Bf 109s and two FW 190s, including two by Lt. Deakins of the 318th FS (a '109 and '190 apiece).

Another air battle occurred on 11th March, during the Fortresses' raid on the marshalling yard at Padova. Thunderbolts of the 325th FG formed part of the bombers' numerous fighter escort. The unit's pilots engaged a mixed force of German and Italian fighters, reporting ten victories. The relatively few Italians still loyal to Mussolini– who, after Italy's surrender to the Allies, had formed an air force called the *Aeronautica Nazionale Repubblicana* (ANR) – came up in force that day, scrambling 36 Macchi MC 205s of 1° Gruppo Caccia. In combat with P-47s they lost four fighters (three shot down, one crashed during a failed attempt at an emergency landing); on the other hand, they boldly claimed as many as eight Thunderbolts shot down in the area of Padova and Venice. Those claims, however, were wild exaggerations. The Germans claimed four Thunderbolts, two by 2./JG 53, two more by 3./JG 77 (one filed by Fhj. Ofw. Ludwig, his 38th victory). In fact, the 325th FG lost only three aircraft, including one shot down in an unfortunate case of 'friendly fire'. Lt. Jimmy Jones had just finished off a Bf 109 when he spotted another aircraft close to the ground, mistakenly identifying it as a Focke Wulf. Its pilot, Lt. Hudson, glanced back over his shoulder and saw a fighter diving on him. He quickly turned into the attacker and shot him down with one burst. Another casualty of that day was Lt. Col. Anthony Kirk, the CO of the 319th FS, whose parachute caught fire the moment he left his stricken machine. Cpt. William Rynne shot down a brace of Bf 109s (his 4th and 5th victories), while Maj. "Herky" Green nailed his 10th. The 319th FS was taken over by Maj. Collins, the squadron's leading ace with nine kills to his tally.

Another scrap with enemy fighters took place a week later, on 18th March in the vicinity

James Crow coll.

Załadunek bomby pod skrzydło P-47D z 86 FS/79 FG. Włochy, 1945 rok.

A bomb being loaded under wing of a P-47D of the 86th FS/79th FG. Italy, 1945.

„Moje czwarte zwycięstwo na P-47 odniosłem w niecodziennych okolicznościach. W czasie lotów bojowych często zdarzało się, że któryś z nas musiał zawrócić z powodu jakiegoś defektu. W takim wypadku zwykle wysyłaliśmy drugiego pilota jako osłonę. 18 marca zdarzyło się, że pilot, z którym akurat dzieliłem namiot, zameldował przez radio, że jego podwieszany zbiornik nie podaje paliwa. Poleciałem więc odprowadzić go do bazy. Zobaczyłem tego Bf 109, albo FW 190 na godzinie drugiej i spróbowałem zmylić go kołysząc skrzydłami. Wówczas zrobiłem zwrot o 180°, wprost za jego ogon i zestrzeliłem go"[23].

Tego dnia Niemcy z 1./JG 53 rościli sobie prawo do trzech zwycięstw (w tym dwa Lt. Weninger – jego 10 i 11 zwycięstwo). Pod koniec marca, gdy baza w Foggii stała się zbyt tłoczna za sprawą kilku jednostek bombowych, 325 FG przeniosła się niecałe 80 kilometrów dalej na północ, na lotnisko Lesina. W tym czasie była to najdalej wysunięta baza lotnicza 15 AF. 25 marca Lt. Col. „Bill" Chick został odwołany do Stanów, a dowodzenie 317 FS przejął Maj. „Herky" Green.

W tym czasie okazja do spotkania niemieckich myśliwców, których obecność w tym rejonie Europy była coraz bardziej symboliczna, nie nadarzała się codziennie, ale kiedy już dochodziło do starć, były one zwykle zacięte, a liczne zwycięstwa i straty odnotowywały obie strony. Tak było również 28 marca. Tego dnia 15 AF zorganizowała największą jak dotąd wyprawę bombową (prawie 400 B-17 i B-24), atakując cele w Weronie i Mestre (stacje rozrządowe) oraz Fano i Cessno (wiadukty).

[23] Jerry Scutts, „P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces", s. 37.

of the German airfields at Villaorba-Udine. The 325th FG claimed nine enemy aircraft shot down for the loss of two pilots. Lt. George Novotny, flying his P-47D-16 *Ruthless Ruthie/Lady Janie VI* (s/n 42-75971, "27") recalled:

My fourth P-47 victory occurred under rather strange circumstances. Often on missions it happened that pilots suffered technical problems serious enough for them to return to base. We usually sent a second man back to cover, and on 18th March it so happened that a pilot who reported that he couldn't draw from his belly tank was a tent mate of mine, and I went back with him. I saw this Bf 109, or 190, stooging around at 2 o'clock, and I waggled my wings to try and fool him, and made a 180-degree turn. I pulled right in behind him and shot him down[23].

On that day the *Jagdflieger* of 1./JG 53 claimed three victories (including two by Lt. Weninger – his 10th and 11th victories). By the end of March the base at Foggia became so over-crowded due to the presence of several bomber units stationed there that the 325th FG moved 80 kilometres north, to the strip at Lesina. At that time it was the most northerly airfield of the 15th AF. On 25th March, Lt. Col. "Bill" Chick was transferred out, back to the States; command of the 317th FS was assumed by Maj. "Herky" Green.

Around that time, encounters with enemy fighters in this part of Europe were becoming increasingly scarce, but once they happened, they usually resulted in fierce melees, with numerous claims reported by both sides. So it happened on 28th March. On that day, the 15th AF staged its biggest bomber mission so far (nearly 400 B-17s and B-24s), attacking targets at Verona and Mestre (marshalling yards), as well as at Fano and Cessno (rail bridges).

On 28th March, the 325th FG reported the destruction of seven enemy aircraft, but lost three pilots of its own. Among the fallen were Cpt. William Rynne (who had taken over command of the 319th FS only a week earlier after Maj. Collins's combat tour had expired) and Lt. Hudson (the same unfortunate pilot who, just two weeks earlier, had downed a fellow 325th FG member).

The hero of the day was Lt. John Booth of the 319th FS, who fought a group of Bf 109s alone, shooting down two of them in the process, only to accidentally ram another in a headlong attack. Struck by the Thunderbolt's wing, the Messerschmitt rolled violently out of control... crashing into his wingman; both machines exploded. In no more than ten seconds Booth had destroyed four Messerschmitts! His Thunderbolt proved much more rugged than

[23] Jerry Scutts, *P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces*, p. 37.

28 marca 325 FG dodała do swojego konta zestrzeleń siedem maszyn wroga, ale sama straciła trzech pilotów. Zginął m.in. Cpt. William Rynne (który objął dowództwo 319 FS zaledwie tydzień wcześniej po tym, jak tura bojowa Maj. Collinsa dobiegła końca) oraz Lt. Hudson (ten sam, który dwa tygodnie wcześniej zestrzelił omyłkowo swojego kolegę z dywizjonu). Bohaterem dnia został Lt. John Booth z 319 FS, który, walcząc samotnie z grupą Bf 109, zestrzelił dwa z nich, a następnie, w czasie starcia czołowego, zderzył się z trzecim. Uderzony skrzydłem Messerschmitt wykręcił gwałtowny „młynek"... wpadając na swojego skrzydłowego; obie maszyny eksplodowały. W ciągu kilku chwil Booth „zaliczył" cztery Messerschmitty! Thunderbolt mógł ewidentnie znieść dużo więcej niż Bf 109, gdyż Booth wrócił cało do bazy, z prawym skrzydłem krótszym o ponad metr. Były to pierwsze i – jak się wkrótce okaże – ostatnie zwycięstwa tego pilota. Niemcy z I./JG 53 zgłosili cztery zestrzelenia P-47, w tym dwa ich *Kommandeur*, Hptm. Jürgen Harder (jego 45 i 46 zwycięstwo, oba zgłoszone w okolicy Fano). Do końca miesiąca konto zestrzeleń 325 FG wzbogaciło się o kilka pozycji, m.in. FW 190 strącony 29 marca przez Maj. Greena oraz MC 205 zestrzelony nad Sofią dzień później przez Lt. Hamiltona.

1 kwietnia 1944 dotychczasowy dowódca jednostki, Lt. Col. „Bob" Baseler, został odwołany na stanowisko sztabowe w dowództwie 306. Skrzydła Myśliwskiego. Jako że żaden z pilotów myśliwskich nie garnął się do pracy „za biurkiem", Baselerowi pozwolono zatrzymać jego Thunderbolta o imieniu „Big Stud", oznaczonego numerem „88" i pikowym asem na osłonie silnika. Kiedy tylko pozwalały mu na to nowe obo-

the Bf 109s, for Booth managed to return safely to base... with the starboard wing of his machine shortened by over one metre! These were Booth's first victories, but unfortunately, as fate was to determine, they were also his last.

The Germans of I./JG 53 claimed four P-47s on that day, including two by their *Kommandeur*, Hptm. Jürgen Harder (his 45th and 46th victories, both reported near Fano). By the end of the month a few more enemy aircraft had been added to the 325th FG's victory tally, among others a FW 190 notched up by Maj. Green on 29th March and a Mc 205, shot down over Sofia the following day by Lt. Hamilton.

On 1st April 1944, Lt. Col. "Bob" Baseler, the CO of the 325th FG, was transferred to the headquarters of the 306th Fighter Wing. Baseler, like most frontline fighter pilots, was not very keen on "fighting from behind a desk". As part of a negotiated compromise, therefore, he was allowed to keep his Thunderbolt – christened 'Big Stud' – which was distinctively marked with an "88" numeral on the fuselage and an 'Ace of Spades' emblem on the cowl. Whenever he was temporarily free from his new duties, Baseler was allowed to rejoin his former subordinates on operational sorties. Lt. Col. Chester Sluder assumed command of the 325th FG.

On 6th April, during its 70th combat mission on Thunderbolts, the 325th FG flew escort for B-17s and B-24s bombing an enemy airfield at Zagreb. The American raid was countered by a joint force of JG 27, I./JG 77, 4./JG 2 and some Italian fighters. Fighting back in defence of the bombers, the 325th FG emerged with an impressive score of eight Bf 109s and two MC 205s shot down. On that day, Lt. Emmons of the 317th FS became another ace of the Group. The Italians

Przygotowany do lotu bojowego P-47D „Janes Playboy" z 86 FS/79 FG na włoskim lotnisku. Pod skrzydłami obok bazook widać wiązki małych bomb.

P-47D *'Janes Playboy'* of the 86th FS/79th FG on an Italian airfield, rigged up for another sortie. Note the bundles of fragmentation bomblets under the wings, next to the 'bazooka' launchers.

Janes Crow coll.

wiązki, Baseler z ochotą wykonywał loty bojowe ze swoimi byłymi podwładnymi. Nowym dowódcą jednostki został Lt. Col. Chester Sluder.

6 kwietnia, w czasie swojej 70 misji bojowej na Thunderboltach, 325 FG eskortowała B-17 i B-24 bombardujące lotnisko w Zagrzebiu. Amerykański rajd próbowały powstrzymać JG 27, I./JG 77, 4./JG 2 oraz jednostki włoskie. Wynikiem stoczonej w obronie bombowców walki było aż osiem zestrzeleń Bf 109 i dwóch MC 205 dla 325 FG. Tego dnia Lt. Eugene Emmons z 317 FS dołączył do grona asów jednostki. Włosi meldują zestrzelenie dwóch P-47, w tym jednego *Sergente Maggiore* Luigi Gorrini (jego 19 zwycięstwo)[24] oraz kolejnego – pilot z 1./JG 77. Następnego dnia, w czasie „wymiatania" w okolicy Gorizia-Udine, Maj. „Herky" Green pokonał Messerschmitta 110. Z 13 zwycięstwami na koncie był czołowym asem USAAF na południu Europy.

12 kwietnia 325 FG osłaniała odwrót Liberatorów znad Wiener Neustadt w Austrii, gdzie zaatakowano fabrykę Messerschmitta. Tego dnia celem ataku 450 Fortec i Liberatorów z 15 AF (która dysponowała już 17 Grupami Bombowymi) są również obiekty przemysłowe w Bad Vöslau, zakłady lotnicze w Fischamend Markt na południe od Wiednia i w Splicie na terenie Chorwacji. Na przechwycenie startują niemieckie myśliwce z 5. i 6./ZG 1, 8./JG 3, 1./JG 5, elementy JG 27 i JG 301, a nawet szturmowe Focke Wulfy z SG 4. W walce z myśliwcami wroga 325 FG zestrzeliła sześć Bf 109. Jedyną stratą tego dnia był Lt. Harry Parker, zmuszony do skoku ze spadochronem po ostrzelaniu jego samolotu przez... Lightninga. Kolejnym asem Grupy został Lt. Edsel Paulk.

Następnego dnia jednostka leciała w osłonie Liberatorów atakujących składy lotnicze w okolicy Budapesztu. I tym razem Amerykanie napotykają silny opór w powietrzu. Niemcy rzu-

[24] Gorrini został ciężko ranny w czasie walki z Thunderboltami 15 czerwca 1944 i nie powrócił już do latania bojowego.

claimed two P-47s, including one by a leading ace, Sergente Maggiore Luigi Gorrini (his 19th victory)[24]. Another Thunderbolt fell to the guns of a German pilot from 1./JG 77. The following day, during a fighter sweep in the area of Gorizina-Udine, Maj. "Herky" Green bagged a Messerschmitt 110. With a score of 13 victories, he was the leading USAAF ace in the MTO.

On 12th April, the 325th FG covered the return journey of some Liberators which had bombed the Messerschmitt factory at Wiener Neustadt in Austria. On that day, 450 Fortresses and Liberators of the 15th AF (which had grown in strength to a full 17 Bomb Groups) also bombed industrial targets at Bad Vöslau, as well as the aviation works at Fischamend Markt, south of Vienna, and at Split, Croatia. A mixed force of various German units was scrambled to intercept the bombers, among them 5. and 6./ZG 1, 8./JG 3, 1./JG 5, elements of JG 27 and JG 301, and even some dedicated ground-attack Focke Wulfs from SG 4. In a scrap with this force, the 325th FG accounted for six Bf 109s. The unit's only loss that day was Lt. Harry Parker, who was forced to bail out over enemy territory after his machine had been badly shot up by... a Lightning. Lt. Edsel Paulk became another ace of the 325th.

The following day the unit 'toured' Hungary, covering Liberators bound for Budapest and its aviation depots. Again, the Germans came up in force, and the twin-engined Me 410s wreaked havoc among the USAAF 'heavies'. The 325th FG tangled with Messerschmitts from JG 27. For the loss of only two pilots, the 325th scored two Bf 109s, two Me 410s and a rare 'trophy' – an Italian *Reggiane* Re 2001, shot down by Lt. Emmons.

On 16th April, the 15th AF – by now able to stage massive aerial offensives similar to those

[24] Gorinni was severely injured in another dogfight with Thunderbolts on 15th June 1944 and did not return to flying combat sorties until the end of the war.

James Crow coll.

Wymiana silnika w samolocie 527 FS/86 FG na lotnisku we Włoszech.

Replacing the engine in a machine of the 527th FS/86th FG at an Italian airfield.

James Crow coll.

Kolejne świadectwo mocnej konstrukcji Thunderbolta. Mimo trafienia przez Flak Lt. Birdsall Stands z 527 FS/86 FG zdołał bez trudu wrócić do bazy we Włoszech.

Another testimony to the Thunderbolt's ruggedness. Despite being hit by *Flak*, Lt. Birdsall Stands of the 527th FS/86th FG returned safely to base in Italy.

cają do walki wszystko, czym jeszcze dysponują, w tym dwusilnikowe Me 410, które zadają bombowcom spore straty. 325 FG walczy również z Messerschmittami 109 z JG 27. 13 kwietnia 325 FG zgłasza zestrzelenie dwóch Bf 109, dwóch Me 410 i niecodzienną „zdobycz" – włoskiego Reggiane Re 2001, zestrzelonego przez Lt. Emmons'a – wszystko za cenę dwóch pilotów.

16 kwietnia 15 AF, której naloty swoim rozmachem dorównują już słynnej 8 AF stacjonującej w Anglii, wysyła 432 B-17 i B-24 na cele w Rumunii (fabrykę samolotów w Brasov i stacje rozrządowe w Turnu-Severin) oraz w Jugosławii (obiekty przemysłowe w Belgradzie). Tego dnia 325 FG traci dwóch pilotów, w tym niedawnego, poczwórnego zwycięzcę, Lt. Bootha. Booth po przymusowym wodowaniu był widziany w swojej żółtej kamizelce *Mae West* na powierzchni wody, ale ani jego, ani drugiego pilota, F/O Barretta, utraconego w podobnych okolicznościach, nie udało się nigdy odnaleźć.

17 kwietnia 15 AF wysyła 470 B-17 i B-24 w osłonie ponad 200 myśliwców na cele w Jugosławii (Belgrad) i Bułgarii (Sofia). 325 FG eskortowała Liberatory nad Belgrad. Tego dnia niemieccy myśliwcy, którzy w przeciwieństwie do Amerykanów nie mogli sobie pozwolić na luksus bycia wszędzie jednocześnie, zgłosili zestrzelenie tylko jednego B-24 (przez pilota 10./JG 301). W zamian 325 FG straciła cztery Bf 109, w tym dublet Lt. Emmons. Następnego dnia, nad Udine, 325 FG starła się ponownie z weteranami z I./JG 53, zgłaszając trzy zestrzelenia, ale tracąc jednego pilota. Lt. Gonda prawdopodobnie padł ofiarą samego dowódcy I./JG 53, Hptm. Jürgena Hardera (jego 48 zwycięstwo).

Przez następny miesiąc 325 FG wykonywała głównie loty eskortowe, ale kontakt z nieprzyjaflown by the England-based 8th AF – dispatched 432 B-17s and B-24s over targets in Romania (an aircraft assembly plant at Brasov and a marshalling yard at Turnu-Severin) and in Yugoslavia (industrial targets in Belgrade). On that day, the 325th FG lost two pilots, including the recent quadruple victor, Lt. Booth. After ditching in the sea, Booth was seen wearing his yellow *Mae West* jacket, floating on the surface of the water. Unfortunately, neither he, nor the other pilot lost in similar circumstances, were ever seen again.

On 17th April, the 15th AF sent 470 B-17s and B-24s, shepherded by over 200 fighters, to attack targets in Yugoslavia (Belgrade) and Bulgaria (Sofia). The 325th FG joined Liberators heading for Belgrade. On that day, the German *Jagdwaffe* – which, unlike the US Army Air Force, could not afford the luxury of being practically everywhere at the same time – claimed only one B-24 (by a pilot of 10./JG 301). In return, the 325th FG shot down four Bf 109s, including a 'double' by Lt. Emmons. The following day, over Udine, the 325th again clashed with the veterans of I./JG 53, reporting three victories but losing one pilot. Lt. Gonda was probably the victim of none other than the *Kommandeur* of I./JG 53, Hptm. Jürgen Harder (his 48th victory).

During the following month, the 325th FG mostly flew escort flights and had little contact with the enemy. On 25th April, the 15th AF bombed the aviation factory *Aeritalia* in Torino; during this mission Lt. McDonald and Lt. Emmert each shot down one Fiat G.55 from a formation of seven machines from Gruppo "Montefusco-Bonet". Single victories were claimed on 5th May during an escort of Liberators over the marshalling yard at Turnu-Severin, Romania (four Bf 109s), a fighter sweep over Verona on

cielem był niewielki. 25 kwietnia 15 AF bombardowała zakłady lotnicze *Aeritalia* w Turynie; w czasie tej misji Lt. McDonald i Lt. Emmert zestrzelili po jednym z formacji siedmiu włoskich myśliwców Fiat G.55 z *Gruppo „Montefusco-Bonet"*. Pojedyncze zwycięstwa odniesiono również 5 maja w czasie eskorty Liberatorów nad stację rozrządową w Turnu-Severin w Rumunii (cztery Bf 109), wymiatania nad Weroną 13 maja (trzy Bf 109) oraz 23 maja, osłaniając P-38 atakujące lotnisko w okolicach Ferrary (trzy Bf 109). Najcięższą stratę poniesiono 12 maja, kiedy 325 FG wystartowała w celu osłony bombowców lecących nad Bolonię. Prawie całkowite zachmurzenie spowodowało, że bombowców nie odnaleziono, a pięciu pilotów 325 FG przepadło bez śladu. Nie odnaleziono nawet wraków samolotów, najprawdopodobniej rozbitych w wysokich, niedostępnych partiach gór.

Ostatni, 97 lot bojowy na Thunderboltach 325 FG wykonała 24 maja, eskortując bombowce atakujące lotnisko Wöllersdorf w Austrii. Ostatnie sukcesy Grupy na P-47 to cztery zwycięstwa 319 FS. W czasie swojej paromiesięcznej służby na Thunderboltach, 325 FG zgromadziła imponujący „dorobek": 154 zwycięstwa powietrzne, w tym 102 Messerschmitty 109, dziewięć Focke Wulfów 190, 11 Junkersów Ju 52 i 12 Macchi MC 202. Jednostka latała na kilku wariantach P-47: D-4, D-6, D-10, D-15 i D-16. Większość asów Grupy wywodziła się z 317 FS: Maj. Green (dziesięć zestrzeleń), Lt. Emmons (dziewięć), Maj. Chick (sześć), Lt. Novotny i Lt. Paulk po pięć. Status asa z pięcioma zestrzeleniami wywalczył również Cpt. Rynne z 319 FS. Podobnie jak jednostki myśliwskie 8 AF, 325 FG była zmuszona znacznie zwiększyć zasięg swojego działania. Wkrótce charakterystyczna, żółto-czarna szachownica zdobiła ogony Mustangów jednostki.

Pod koniec 1943 roku również 12. Armia Powietrzna doczekała się swoich pierwszych Thunderboltów. Jako powietrzne siły wsparcia taktycznego, 12 AF była uzbrojona w samoloty szturmowe i lekkie bombowce: A-20 Havoc,

13th (three Bf 109s) and on 23rd, while covering P-38s which were attacking an enemy airfield in the area of Ferrara (again three Bf 109s). The heaviest blow to the unit came most unexpectedly on 12th May, when the 325th FG took off to join bombers making for Bologna. Heavy overcast clouds prevented the P-47s from finding their charges; five Thunderbolts vanished without a trace. Not a single wreck was ever discovered and it was assumed that all five had probably crashed in inaccessible parts of the high mountains.

The 325th FG's last– and 97th– combat mission on P-47s was flown on 24th May, escorting bombers in an attack on an airfield at Wöllersdorf in Austria. The last Thunderbolt victories of the Group were four Bf 109s, all claimed by the 319th FS. During two months of waging war with P-47s, the 325th FG amassed an impressive total of 154 aerial victories, which included 102 Messerschmitt 109s, nine Focke Wulf 190s, 11 Junkers Ju 52s and 12 Macchi MC 202s. The 325th flew various sub-types of P-47: the D-4, D-6, D-10, D-15 and D-16. All except one of the 325th FG's aces came from the 317th FS: Maj. Green (ten kills), Lt. Emmons (nine), Maj. Chick (six)– and Lt. Novotny and Lt. Paulk with five victories each. The coveted status of 'ace' was also reached by Cpt. Rynne of the 319th FS.

Like most fighter units engaged in strategic operations, the 325th was soon forced to extend its range and it was not long before its characteristic black and yellow checker markings adorned the tails of P-51 Mustangs.

At the end of 1943, the 12th Air Force received its first Thunderbolts. As a tactical support force, the 12th AF was mainly armed with ground attack aircraft and light bombers, such as A-20 Havocs, A-36 Apaches, B-25 Mitchells and B-26 Marauders as well as P-40 Warhawks and P-39 Airacobras. Operating from Italy, Corsica and Sardinia, the aircraft of the 12th AF were heavily involved in battles for the Cassino Abbey and the Anzio beachhead.

P-47D z numerem „92" w składzie 527 FS/86 FG. Nie wiadomo jednak, czy jest to samolot Standsa.

'Razorback' P-47D marked with "92" from the 527th FS/86th FG. It's not clear, however, if this aircraft was also flown by Stands.

James Crow coll.

A-36 Apache, B-25 Mitchell, B-26 Marauder, jak również P-40 Warhawk i P-39 Aircacobra. Operując z terenu Włoch, Korsyki i Sardynii, samoloty 12 AF brały m.in. intensywny udział w walkach o Cassino i przyczółek pod Anzio.

Pierwszą jednostką 12 AF wyposażoną w Thunderbolty była 57 FG. W jej skład wchodziły 64 FS („10-39"), 65 FS („40-69"), 66 FS („70-99"). 57 FG zdobyła sławę latając na P-40, biorąc udział w bitwie powietrznej z 18 kwietnia 1943, znanej jako „Masakra w Niedzielę Palmową". Tego dnia myśliwce aliantów przechwyciły nad morzem dużą formację transportowych Ju 52, wiozących posiłki dla armii Rommla w Tunisie, zestrzeliwując aż 59 z nich. Piloci 57 FG jako pierwsi odnieśli zwycięstwo powietrzne na P-47 na terenie południowej Europy. 16 grudnia 1943 roku, w okolicy Trpanj w Chorwacji, piloci 65 FS zestrzelili sześć wrogich maszyn, w tym po dwa Bf 109 Lt. Alfred Froning i Lt. Harold Monahan. Po tym obiecującym początku zwycięstwa jednostki w powietrzu były nieliczne, głównie ze względu na rodzaj wykonywanych przez nią zadań. W sumie, do końca maja 1944, 57 FG dodała jeszcze na swoje konto 17 zestrzeleń, w tym cztery jednego dnia – 25 maja. Najwięcej szczęścia w tym okresie miał Lt. John Lenihan za 64 FS, któremu 6 kwietnia zaliczono aż trzy zestrzelenia.

57 FG była intensywnie zaangażowana w operację „Strangle". Po przeniesieniu jednostki z Półwyspu na Korsykę pod koniec marca 1944 r., jej samoloty wykonywały dziennie ok. 80 lotów bojowych. Tylko jednego dnia, 14 kwietnia 1944 r., 57 FG wykonała aż sześć misji myśliwsko-bombowych w rejonie Florencja – Arezzo. Na jej konto tego dnia zapisano zniszczenie dwóch tuneli, mostu kolejowego, sześciu lokomotyw, 108 wagonów, składu paliwa oraz zerwanie torów w dziewięciu miejscach. Zestrzelono też dwa nieprzyjacielskie samoloty (oba Lt. Paul Carll z 64 FS). Razem z 57 FG, stacjonującą w Alto, od 1 maja 1944 r. brała udział w walkach GC II/3 Dauphine, pierwsza z sześciu jednostek francuskiej *Armée de l'Air*, przezbrojonych na P-47. Kolejna, GC II/5 La Fayette, rozpoczęła loty bojowe z Korsyki tydzień później.

Kolejną jednostką przezbrojoną z wysłużonych P-40 na Thunderbolty była 79 FG. I tu stosowane były oznakowania numeryczne: eskadra sztabowa nosiła oznaczenia od „X01" do „X09", pozostałe samoloty według następującego wzoru – 85 FS („X10-X39"), 86 FS („X40-X69") oraz 97 FS („X70-X99"). 9 marca 1944 Thunderbolty 79 FG wykonały swój pierwszy lot bojowy – patrol nad Anzio. 17 marca Cpt. Carl Stewart z 85 FS odniósł pierwsze zwycięstwo dla Grupy na nowym typie samolotu, zestrzeliwując Bf 109 nad Roccasecca. 7 maja jednostka utraciła swojego dowódcę, Col. Charles'a Starka, który został zestrzelony i dostał się do niewoli.

Od kwietnia do połowy 1944 roku Thunderboltów używała również 332 FG z 15 AF (99

The first 12th AF unit to transition to P-47s was the 57th FG. It comprised the 64th FS ("10-39"), the 65th FS ("40-69") and the 66th FS ("70-99"). The 57th won fame when its P-40s took part in the air battle known as the "Palm Sunday Massacre", on 18th April 1943. On that day, Allied fighters intercepted a huge formation of Ju 52 transports, carrying supplies for Rommel's hard-pressed armies in Tunisia, shooting down 59 of them. The pilots of the 57th FG were the first to score a P-47 air-to-air victory in the MTO – on 16th December 1943, in the area of Trpanj in Croatia, the pilots of the 65th FS netted six Bf 109s, including two by 1Lt. Alfred Froning and two more by 1Lt. Harold Monahan. After such a promising start, the air victories scored by the 57th were rare; after all, they were fighter-bomber pilots. Overall, until the end of May 1944, 57th FG added 17 kills to its tally, including four in one day, on 25th May. The most effective, or probably luckiest pilot of that period, was 1Lt. John Lenihan of 64th FS, who was credited with a triple victory on 6th April.

The 'T-Bolts' of the 57th FG played an important role in Operation *Strangle*. After moving from the Italian mainland to the island of Corsica, the unit's machines flew approx. 80 combat sorties daily. On 14th April 1944, the Group performed six interdiction missions in the Florence-Arezzo area, virtually 'strangling' the railroad network in that region. On that day alone, the 57th FG sealed two tunnels, destroyed a rail bridge, six locomotives, 108 rail cars, blasted an oil depot – and cut the rail tracks in nine spots. Furthermore, two enemy aircraft were shot down (both by 1Lt. Paul Carll of 64th FS).

From 1st May 1944, the first of six Free French *Armée de l'Air* units armed with P-47s – GC II/3 *Dauphine* – joined the air war over Italy, operating alongside the 57th FG stationed at Alto, Corsica. Another French unit, GC II/5 *La Fayette*, became operational one week later.

Another American unit to give up its ageing P-40s for Thunderbolts was the 79th FG. The Group followed suit in marking its aircraft with numbers rather than letters. The HQ flight used "X01" to "X09", the remaining aircraft as follows: the 85th FS ("X10-X39"), the 86th FS ("X40-X69") and the 97th FS ("X70-X99").

On 9th March, the 79th FG flew their first combat mission on the new machines – a sweep over the Anzio beachhead. On 17th March, Cpt. Carl Stewart of the 85th FS scored the first victory for his Group since transitioning to P-47s – a Bf 109 over Roccasecca. On 7th May, the 79th FG lost its CO, Col. Charles Stark, who was shot down and made a POW.

Another unit that briefly flew Thunderbolts in combat in the MTO (from April to June 1944) was the 332nd FG (15th AF), comprising four squadrons: (99th FS, 100th FS, 301st FS and 302

FS, 100 FS, 301 FS oraz 302 FS), znana jako „Red-Tailed Angels", złożona w całości z czarnoskórych pilotów. Słynne czerwone ogony samolotów tej jednostki były przynajmniej po części efektem potrzeby zamalowania żółto-czarnej szachownicy 325 FG, po której 332 FG „odziedziczyła" swoje Thunderbolty.

9 czerwca piloci 332 FG zestrzeliwują pięć Bf 109, w tym dwa 2Lt. Frederick Funderburg z 301 FS. Zanim 332 FG przezbroiła się na Mustangi, jej piloci wsławili się „zatopieniem niemieckiego niszczyciela" przy użyciu tylko broni pokładowej. 22 czerwca 1944 Lt. Gynne Pierson z 302 FS ostrzelał w porcie w Trieście TA 22 (*Torpedoboot Ausländisch*) alias „Guiseppe Missori" stary, włoski niszczyciel z czasów I Wojny Światowej, przejęty przez Niemców w 1943 roku i używany jako jednostka eskortowa. Trudno już dziś ustalić, w co faktycznie trafił Lt. Pierson na pokładzie TA 22. Wbrew obiegowej opinii raczej nie były to bomby głębinowe, gdyż ich wybuch z pewnością rozerwałby okręt na strzępy. W każdym razie TA 22 został na tyle ciężko uszkodzony ogniem karabinów maszynowych Thunderbolta, że Niemcy już go nie naprawiali. W roku 1945 został ostatecznie złomowany.

Kiedy w zachodniej Europie rozpoczynała się operacja „Overlord" – długo oczekiwana inwazja na Francję, na śródziemnomorskim teatrze działań Amerykanie mogli wystawić do walki 371 Thunderboltów (z 1587 myśliwców USAAF służących w pierwszej linii). Liczba P-47 szybko rosła i już miesiąc później, pod koniec czerwca 1944 r., wyniosła 544 sztuki.

c.d.n.

FS), better known as the *'Red-Tailed Angels'*. The personnel of this unit were composed exclusively of Afro-Americans. It was during this period that the unit began to paint the tails of its aircraft red, most probably in order to overpaint the distinctive black and yellow checkers of 325th FG on their second-hand Thunderbolts. On 9th June this relatively new unit scored an impressive victory – five Bf 109s, including two by 2Lt. Frederick Funderburg of 301st FS.

Before the 332nd re-equipped with Mustangs, its pilots drew a lot of publicity due to an incident involving the 'destruction of a German destroyer' with their Thunderbolts' onboard machine guns. On 22nd June, Lt. Gynne Pierson of the 302nd FS fired his guns at TA 22 – *Torpedoboot Ausländisch*, alias *Guiseppe Missori*– anchored in Trieste harbour, an ex-Italian destroyer from WWI taken over by the Germans in 1943 for escort duties. Exactly what Lt. Pierson hit on the deck of TA 22, causing an explosion, remains unknown to this day (most probably it was the ship's boiler). Some accounts claimed it was a depth charge, but the blast from such a device would surely have ripped the ship apart. In any case, the vessel was so seriously damaged the Germans were forced to abandon it. She was finally scuttled in 1945.

On the eve of the Operation *Overlord* – the Allied invasion of Europe, the Americans had at their disposal in the MTO 371 Thunderbolts (out of 1587 USAAF first-line fighters in the theatre). The number of P-47s in the theatre was to grow substantially, reaching 544 aircraft by the end of June 1944.

to be continued

Bibliografia • Bibliography

Caldwell, Donald L. – „JG 26 – Top Guns of the Luftwaffe", Ivy Books 1997.
Davis, Larry – „56th Fighter Group", Squadron/Signal Publications, 1991.
Flores, Santiago A. – „Ace In A Day", Air Enthusiast, Jan-Feb. 1997.
Fortier, Norman – „An Ace of The Eighth", Presidio Press 2003.
Freeman, Roger – „56th Fighter Group – Osprey Aviation Elite Nr 2", Osprey Publishing 2000.
Gabreski, Francis S. – „Gabby Pilot Myśliwski", Oficyna Wydawnicza ECHO 2001.
Hess, William N. – „P 47 Thunderbolt At War", Ian Allen, 1976.
Huckler, Robert – „Neel Kearby, Thunderbolt Ace", Air Classics, July 1979.
Johnson, Robert S./Caidin, Martin – „Thunderbolt!", Ballantine Books, 1958;
McDowell, Ernest R. – „Thunderbolt – The Republic P-47 Thunderbolt in The European Theater", Squadron/Signal Publications 1998.
McDowell, Ernest R. – „Thunderbolt – The Republic P-47 Thunderbolt in The Pacific Theater", Squadron/Signal Publications 1999.
McDowell, Ernest R./Hess, William N. – „Checkertail Clan – The 325th Fighter Group in North Africa and Italy", Aero Publishers, Inc. 1969.
Murawski, Marek J. – „Obrona Powietrzna III Rzeszy, Cz. 2, Działania Dzienne 1943-45", AJ-Press 1998.
Murawski, Marek J. – „JG 1 'Oesau', 1944-45", Kagero 2002.
Sakaida, Henry – „Japanese Army Air Force Aces 1937-45", Osprey Aircraft of The Aces, No.13, Osprey Aerospace, 1997.
Scutts, Jerry – „Combat Legend. P-47 Thunderbolt", Airlife Publishing 2003.
Scutts, Jerry – „P-47 Thunderbolt Aces of the Eighth Air Force", Osprey Publishing 1998.
Scutts, Jerry – „P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces", Osprey Publishing 1999.
Stanaway, John C. – „Kearby's Thunderbolts: The 348th Fighter Group in Worls War II", Schiffer Military/Aviation History, 1997.
Stanaway, John C. – „Mustang and Thunderbolt Aces of The Pacific and CBI", Osprey Aircraft of The Aces No.26, Osprey Aerospace 1999.

MONOGRAFIE MONOGRAPHS

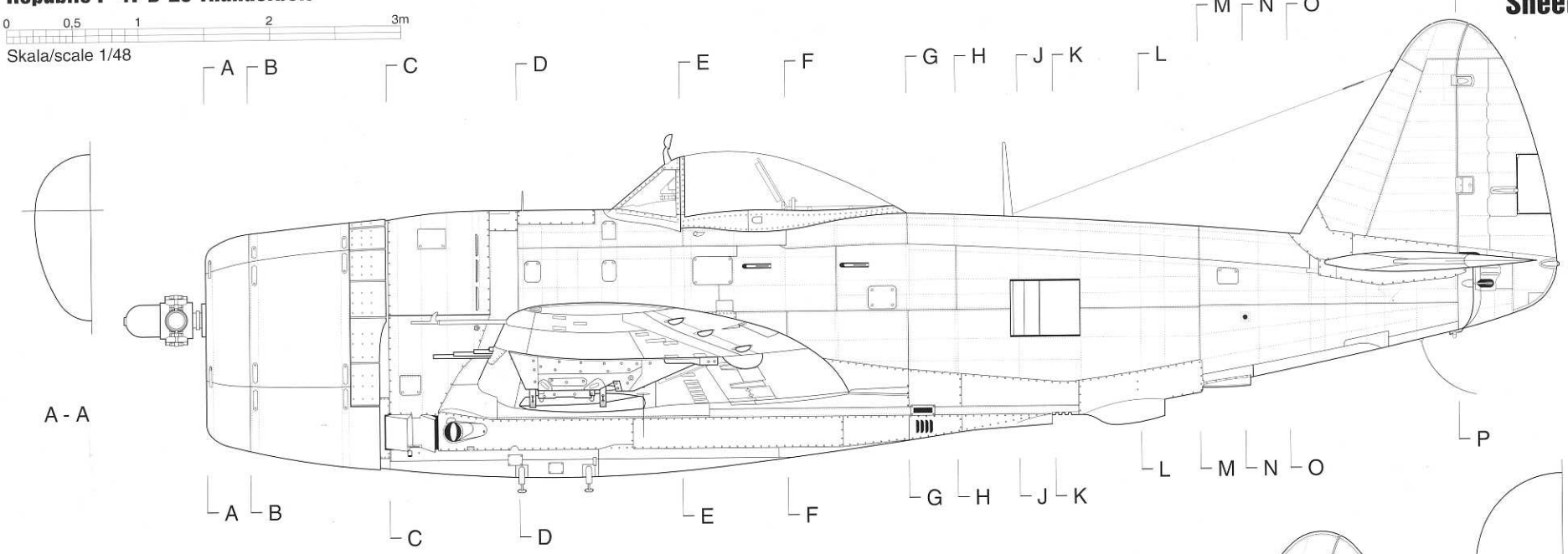
P Arkusz 01 Sheet 01
M N O
Republic P-47 D-25 Thunderbolt

Republic P-47 D-25 Thunderbolt

Arkusz 01
Sheet 01

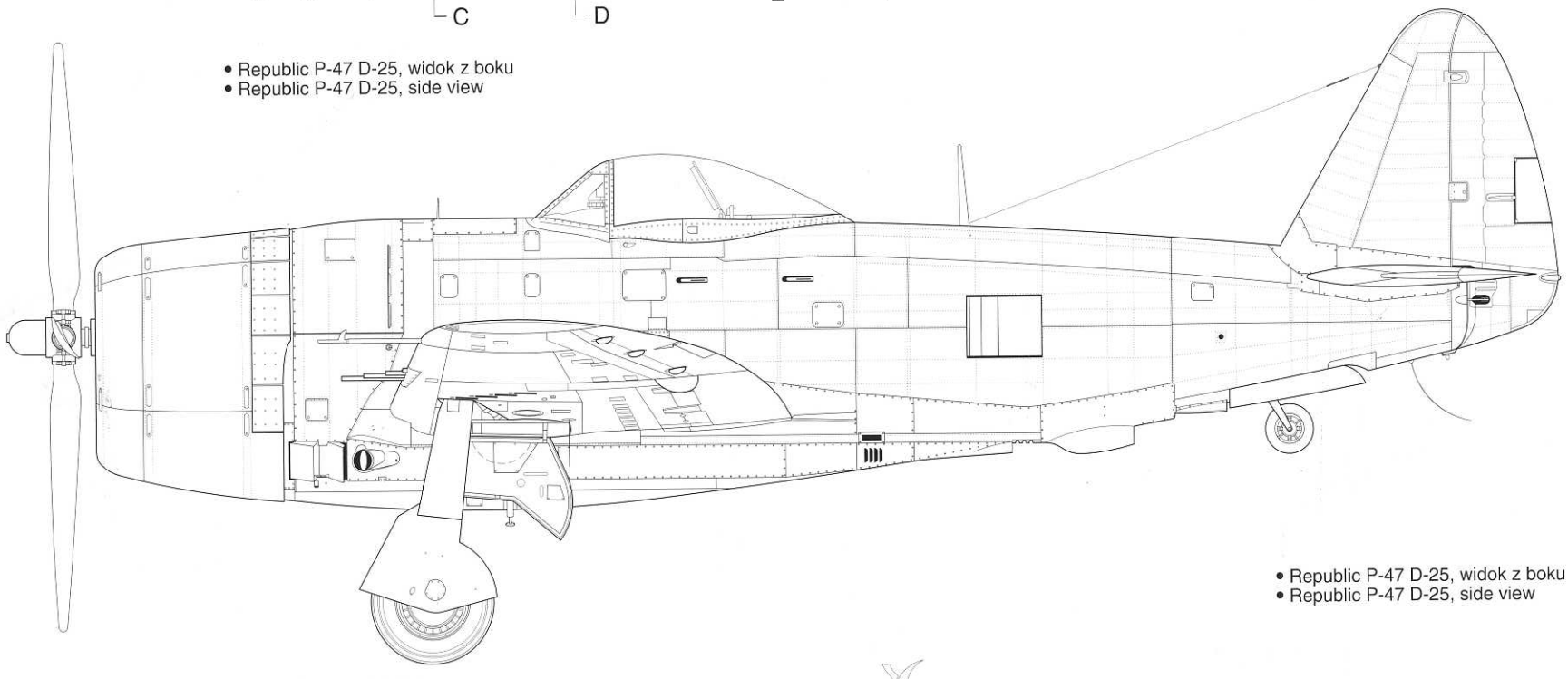
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



A - A

• Republic P-47 D-25, widok z boku
• Republic P-47 D-25, side view



B - B

• Republic P-47 D-25, widok z boku
• Republic P-47 D-25, side view

C - C

Skala/scale: 1/48

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

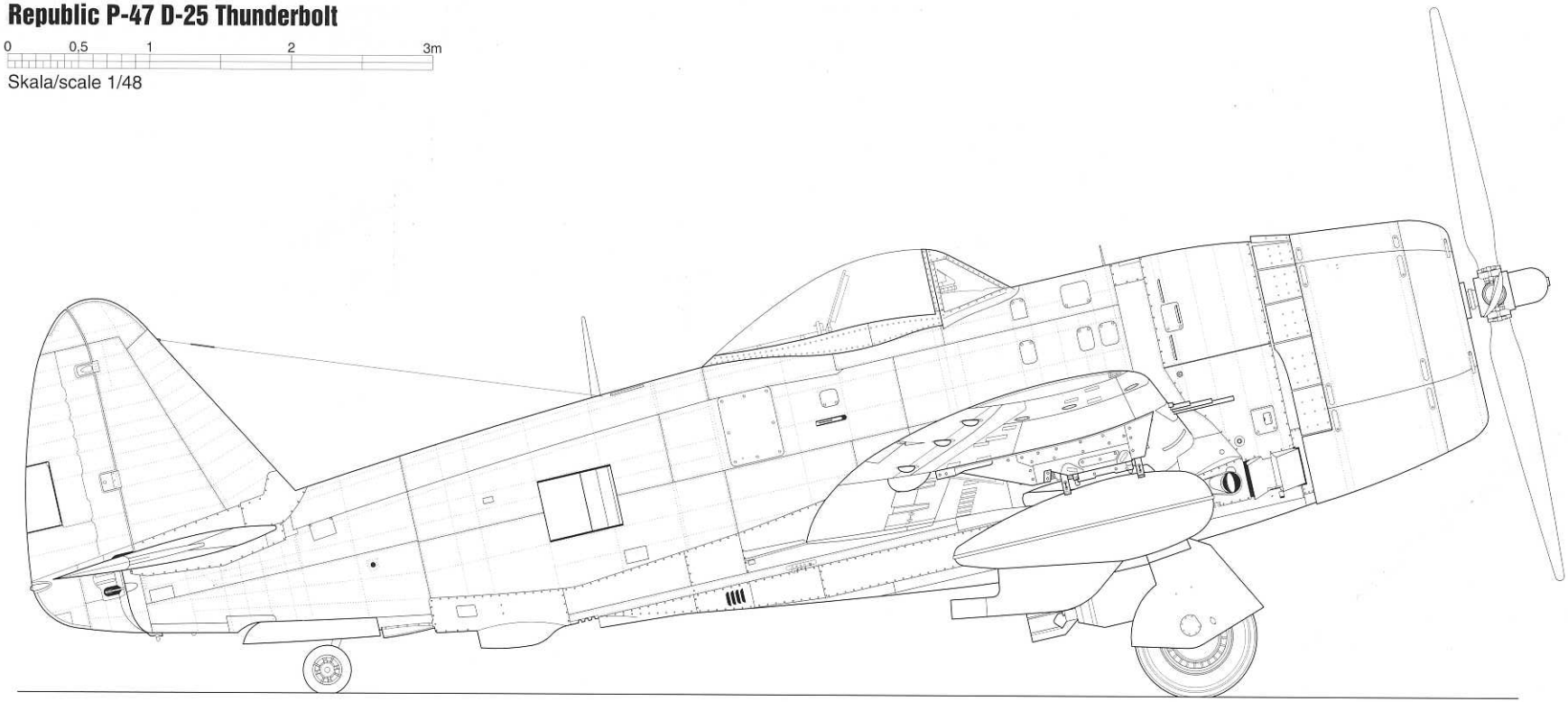
KAGERO

Republic P-47 D-25 Thunderbolt

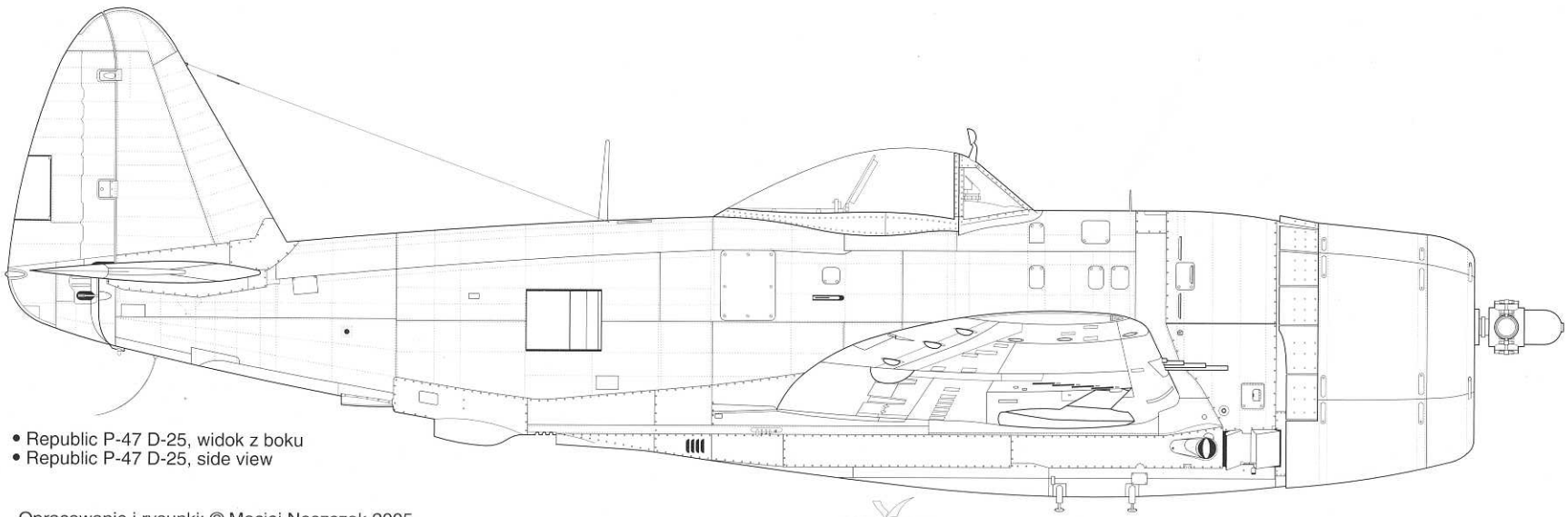
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 02
Sheet 02



• Republic P-47 D-25 z bombą i z zasobnikiem do stawiania zasłony dymnej, widok z boku
• Republic P-47 D-25 with bomb and smoke discharge tank, side view



• Republic P-47 D-25, widok z boku
• Republic P-47 D-25, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

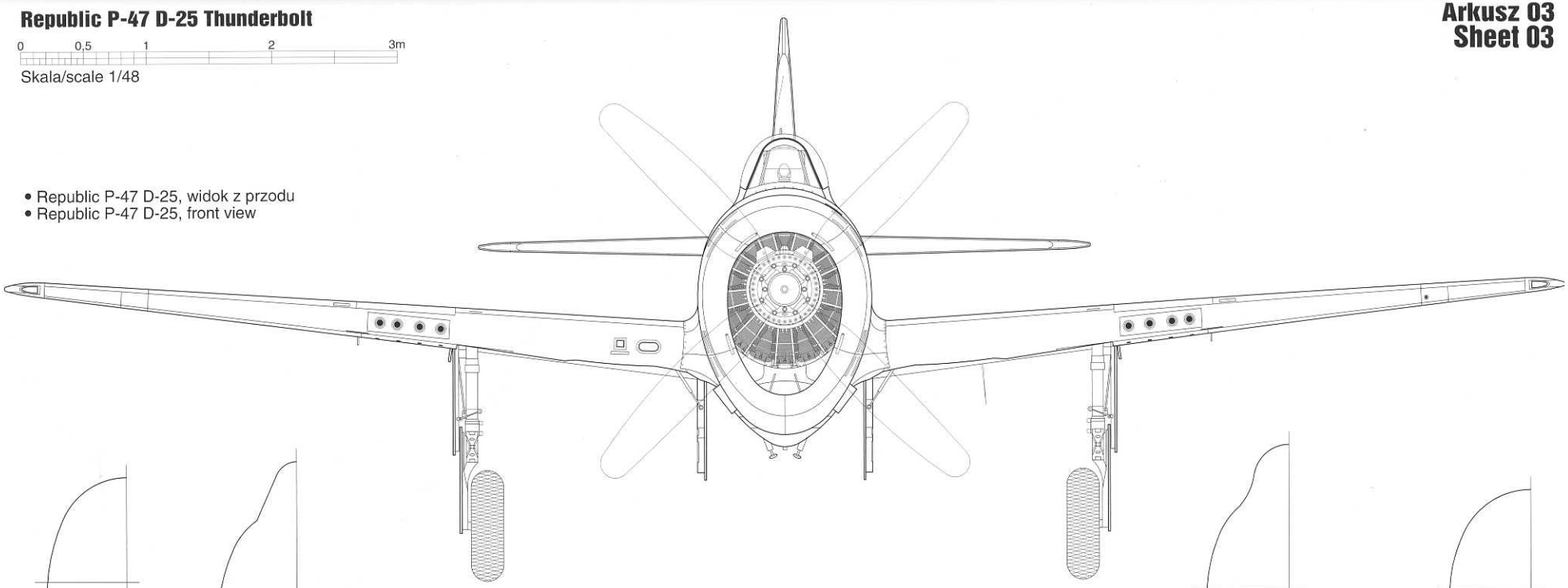
Skala/scale: 1/48

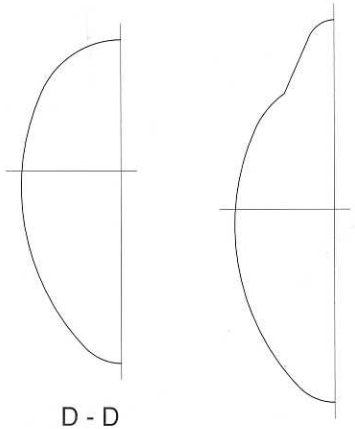
Republic P-47 D-25 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

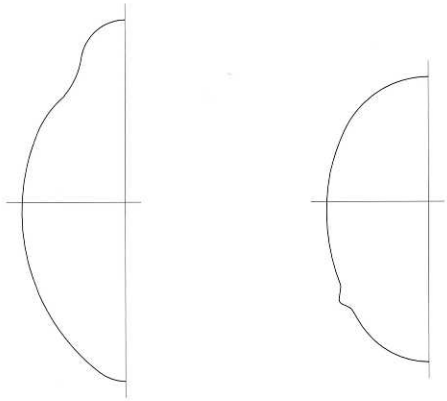
- Republic P-47 D-25, widok z przodu
- Republic P-47 D-25, front view





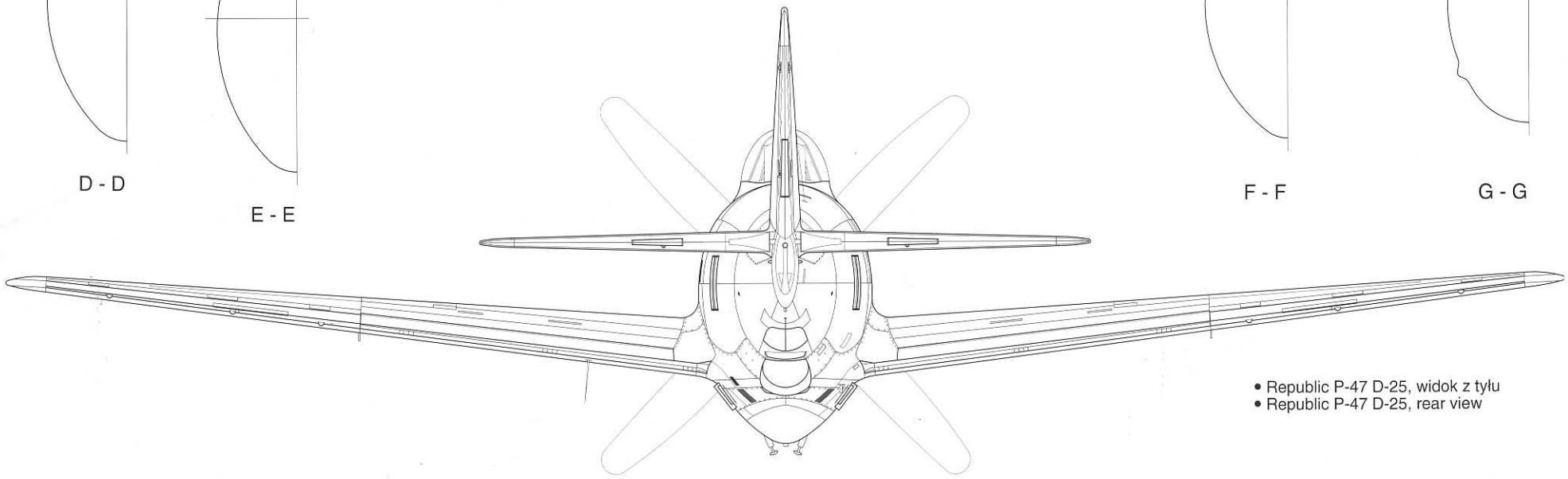
D - D

E - E



F - F

G - G



- Republic P-47 D-25, widok z tyłu
- Republic P-47 D-25, rear view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

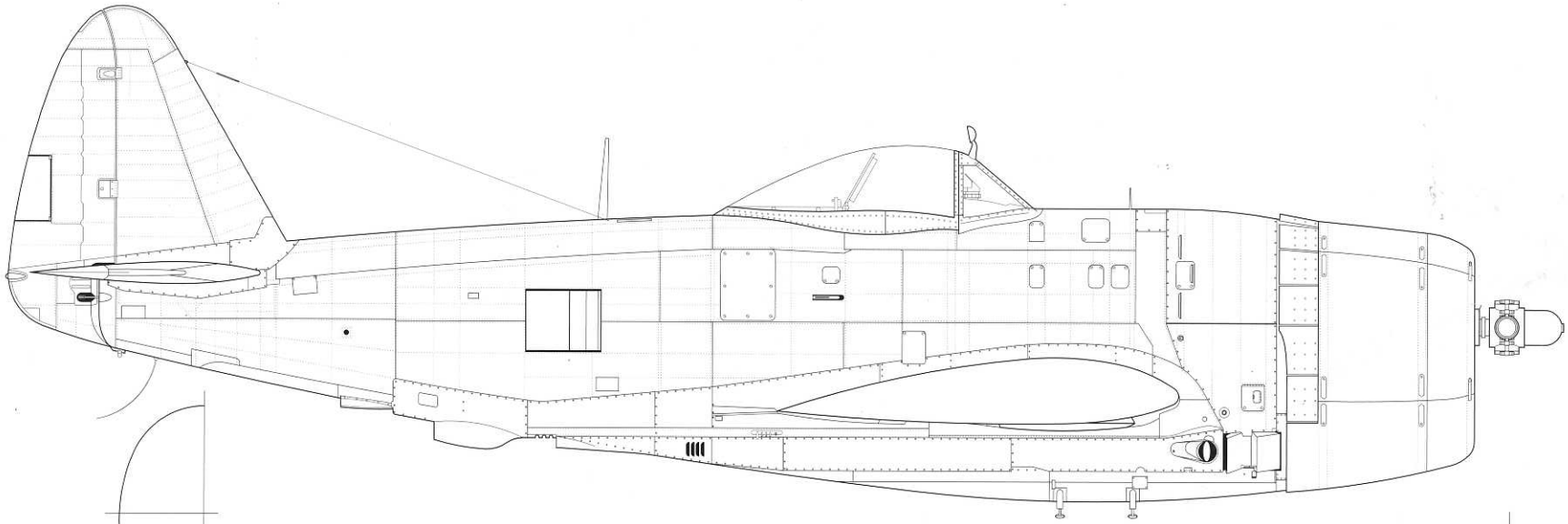
KAGERO

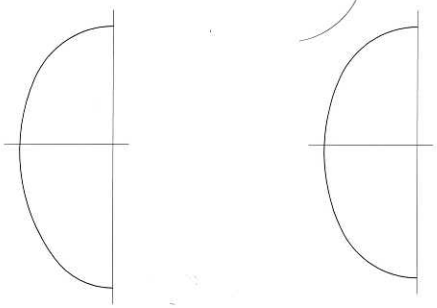
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 D-25 Thunderbolt

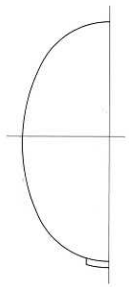
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48





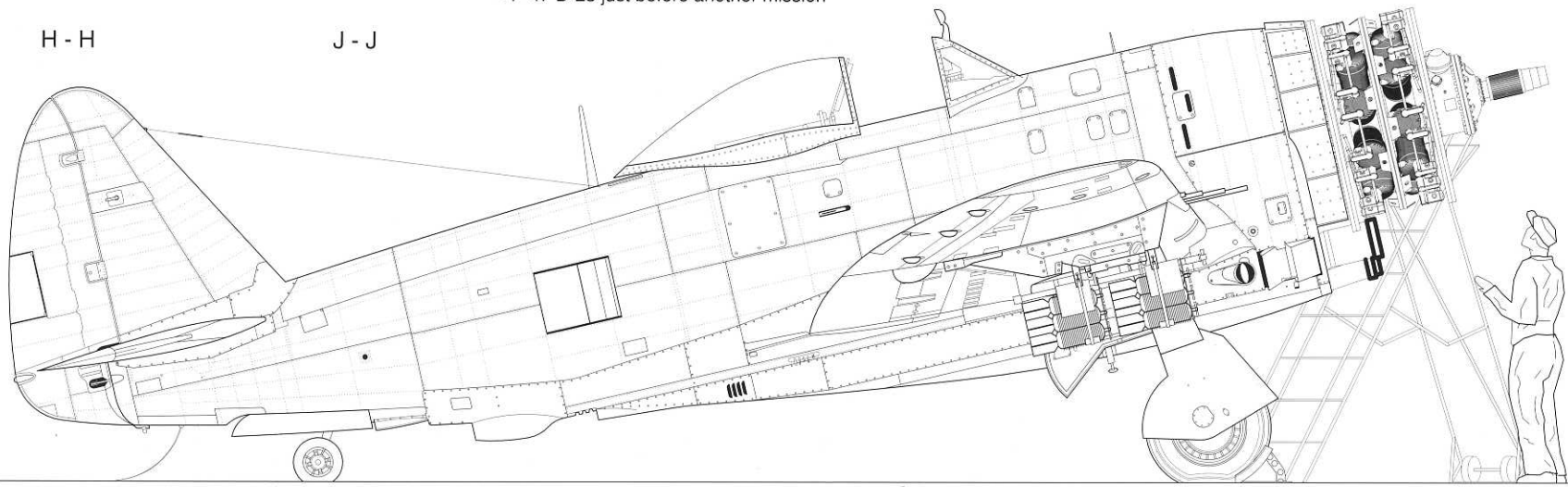
• Republic P-47 D-25, widok z boku
• Republic P-47 D-25, side view



• Republic P-47 D-25 przed następną misją
• P-47 D-25 just before another mission

H - H

J - J



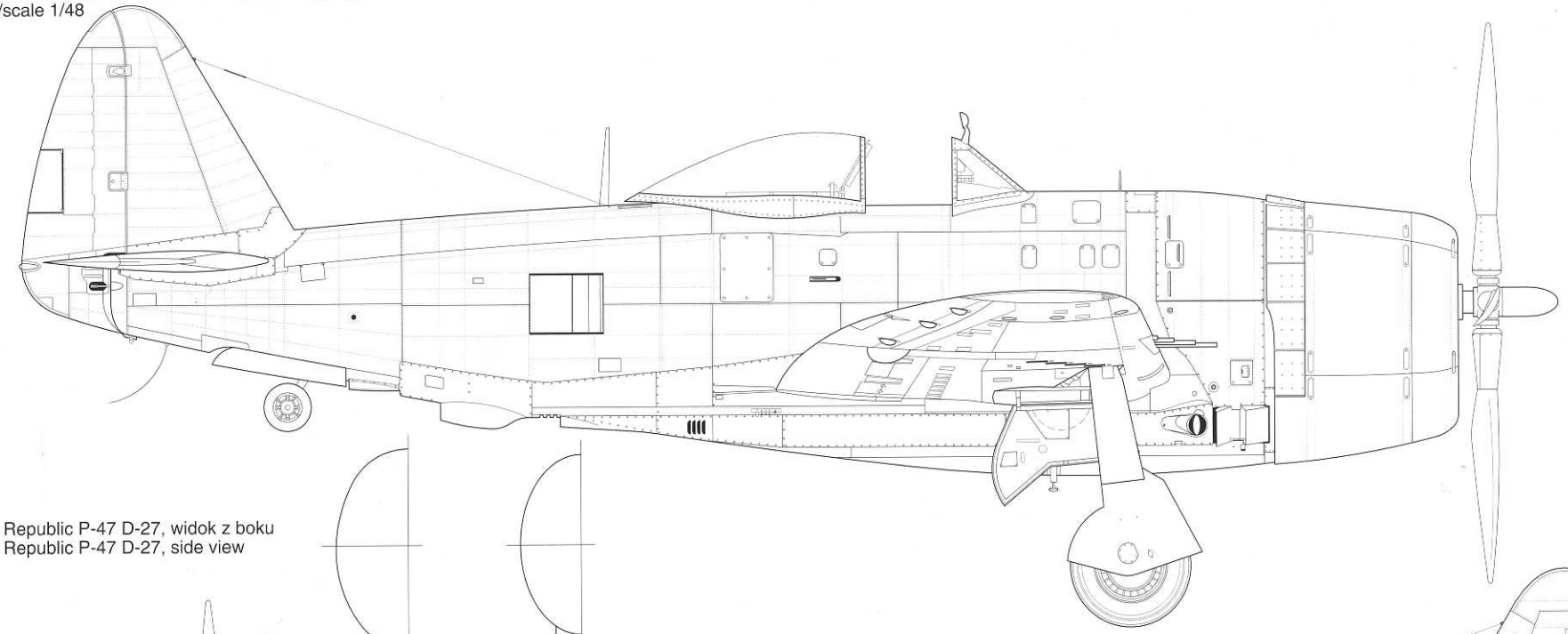
K - K

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

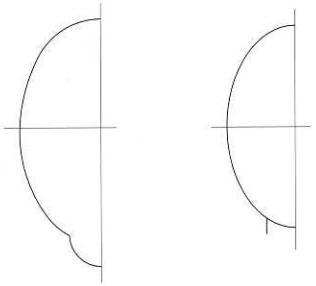
Republic P-47 D-27 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

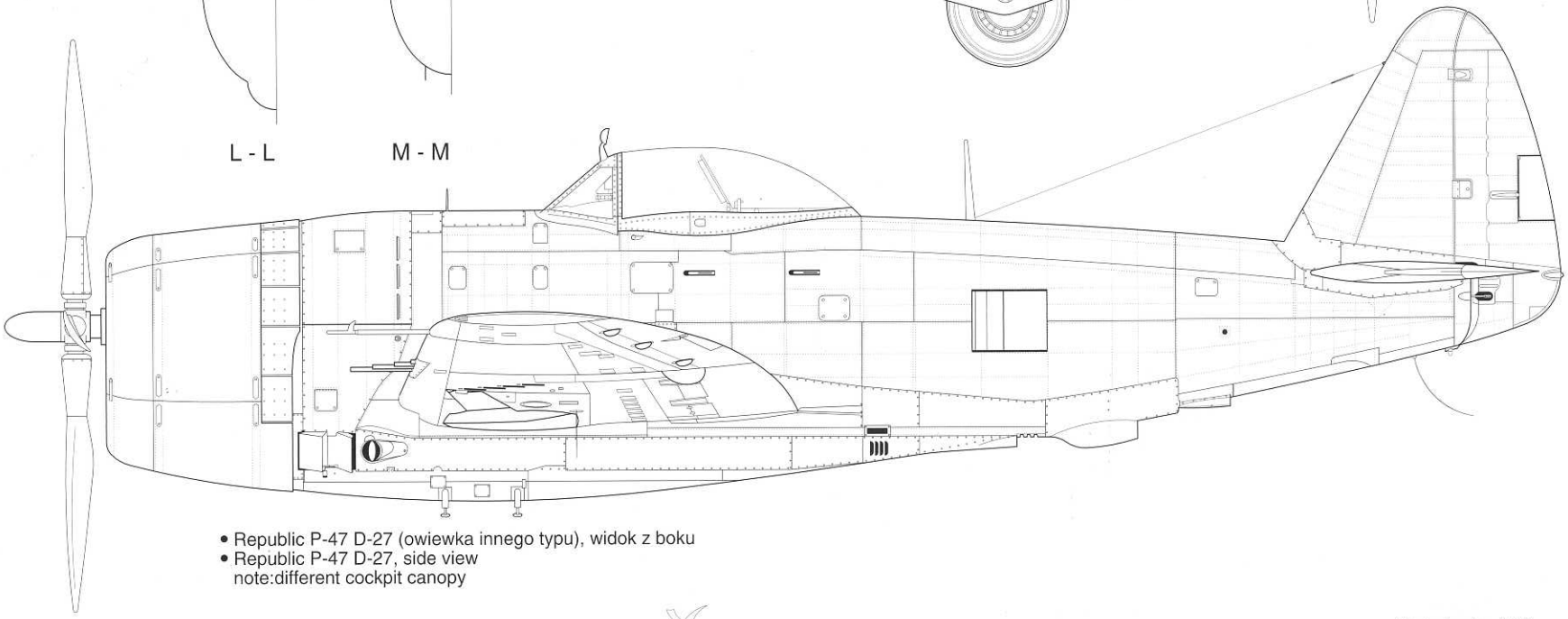
Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-27, widok z boku
- Republic P-47 D-27, side view



L - L M - M



- Republic P-47 D-27 (owiewka innego typu), widok z boku
- Republic P-47 D-27, side view
  note:different cockpit canopy

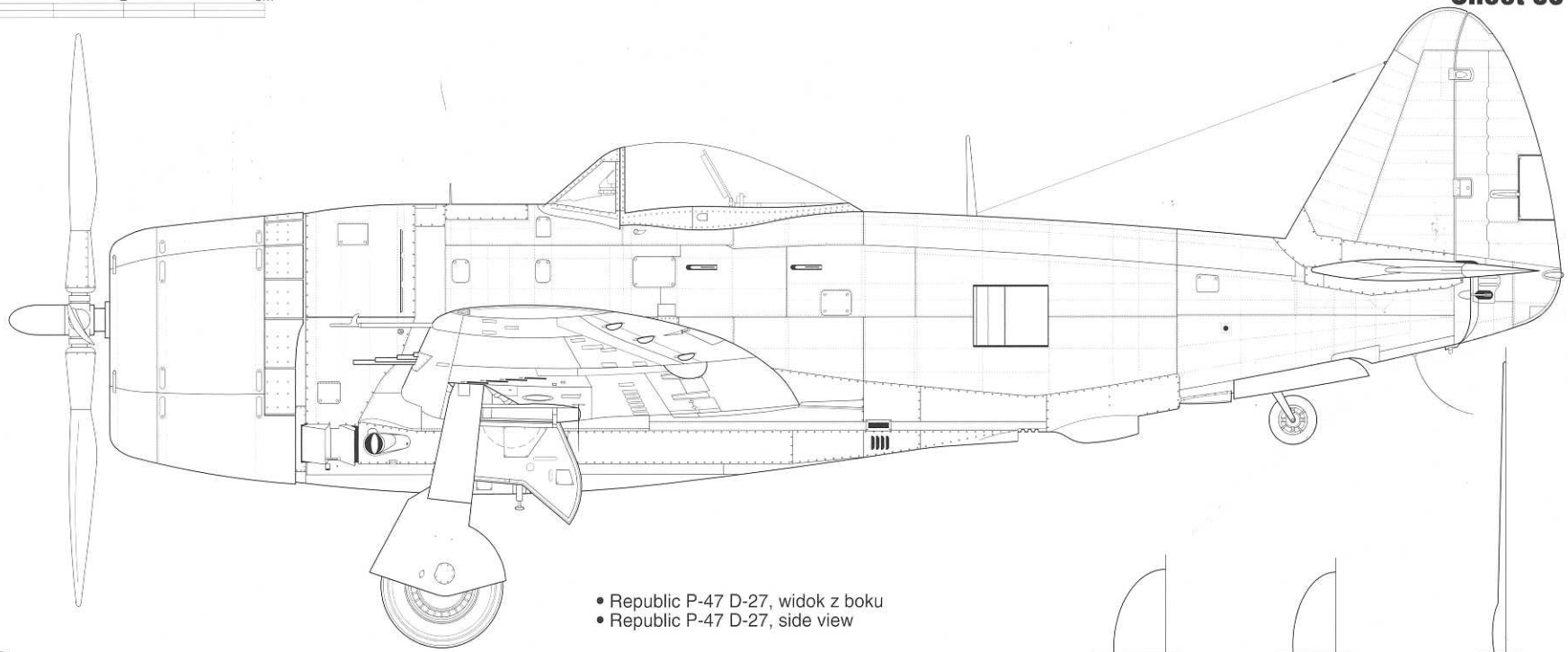
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

Republic P-47 D-27, D-30 Thunderbolt

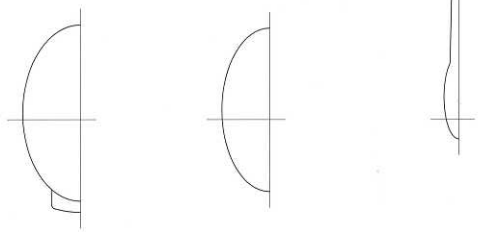
Arkusz 06
Sheet 06

0 0,5 1 2 3m

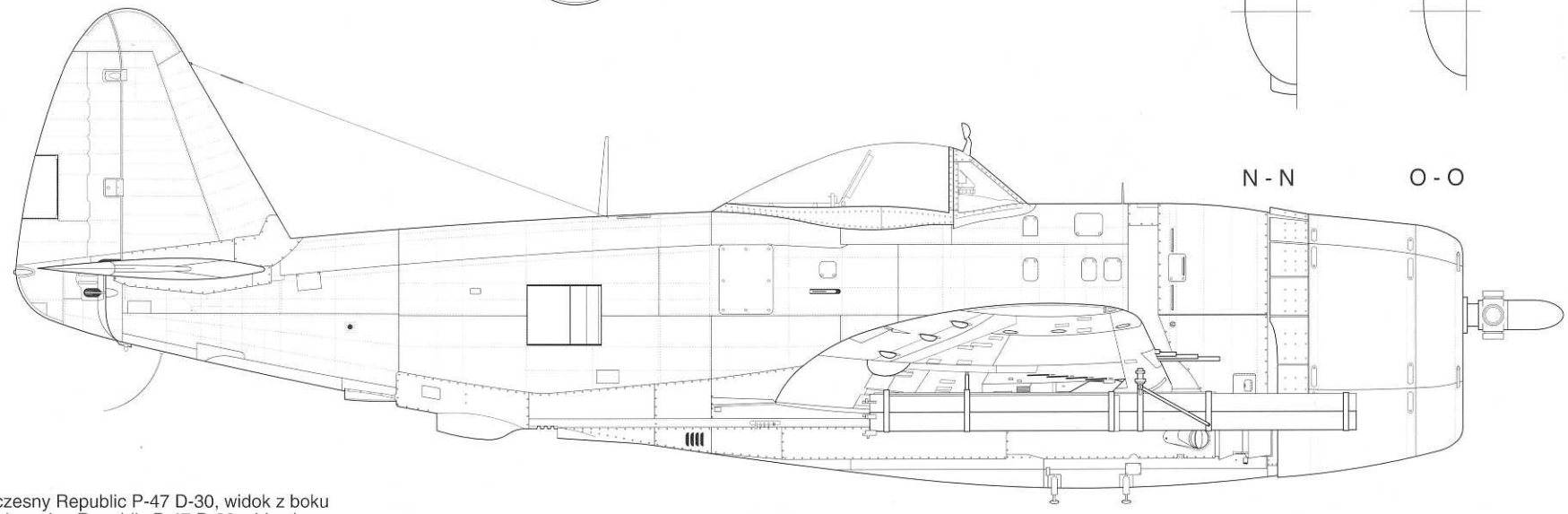
Skala/scale 1/48



• Republic P-47 D-27, widok z boku
• Republic P-47 D-27, side view



N - N O - O P - P



• Wczesny Republic P-47 D-30, widok z boku
• Early series Republic P-47 D-30, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

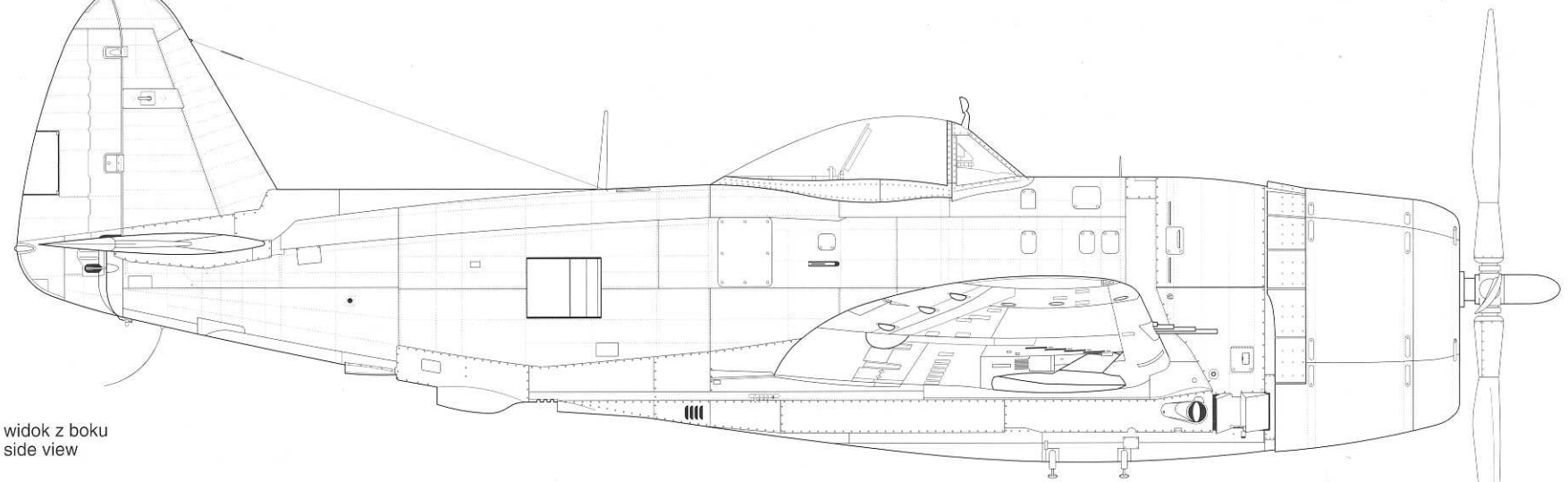
Skala/scale: 1/48

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

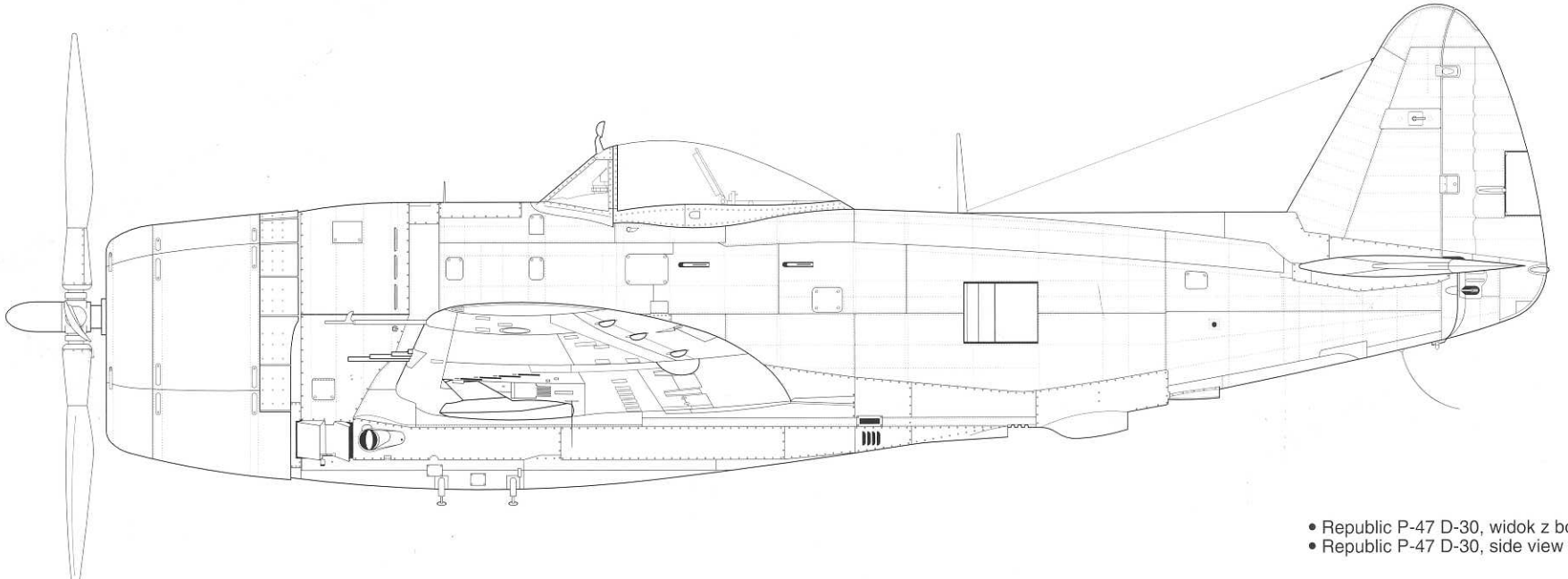
Republic P-47 D-30 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-30, widok z boku
- Republic P-47 D-30, side view



- Republic P-47 D-30, widok z boku
- Republic P-47 D-30, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

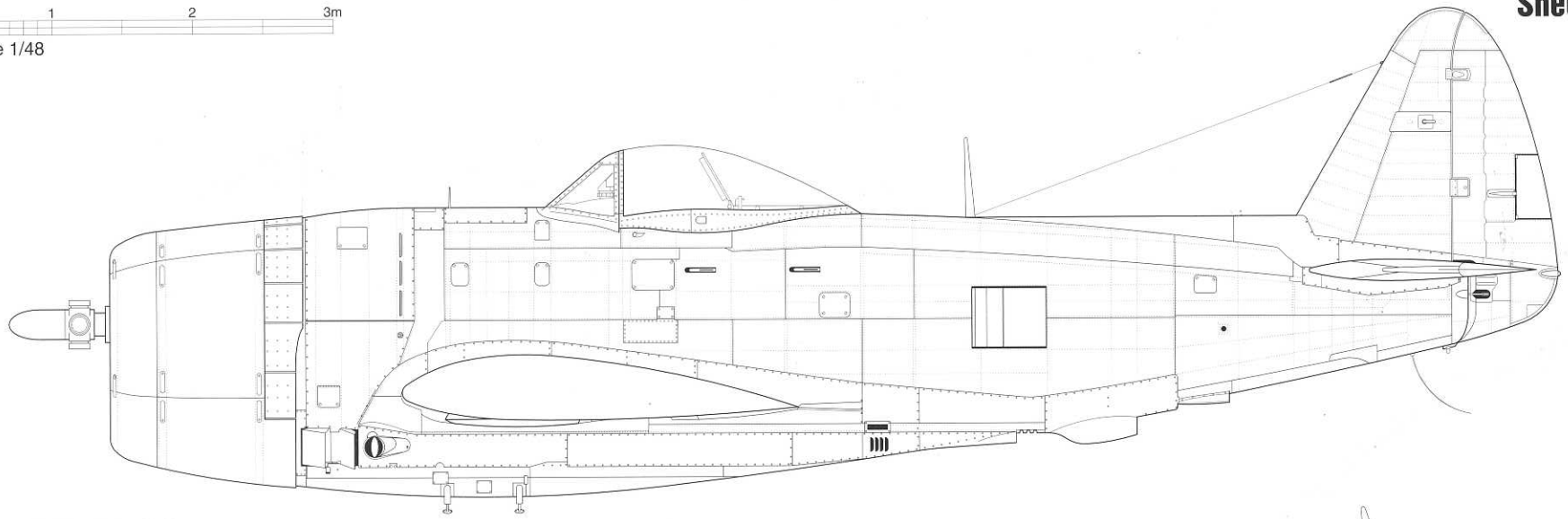
KAGERO

Skala/scale: 1/48

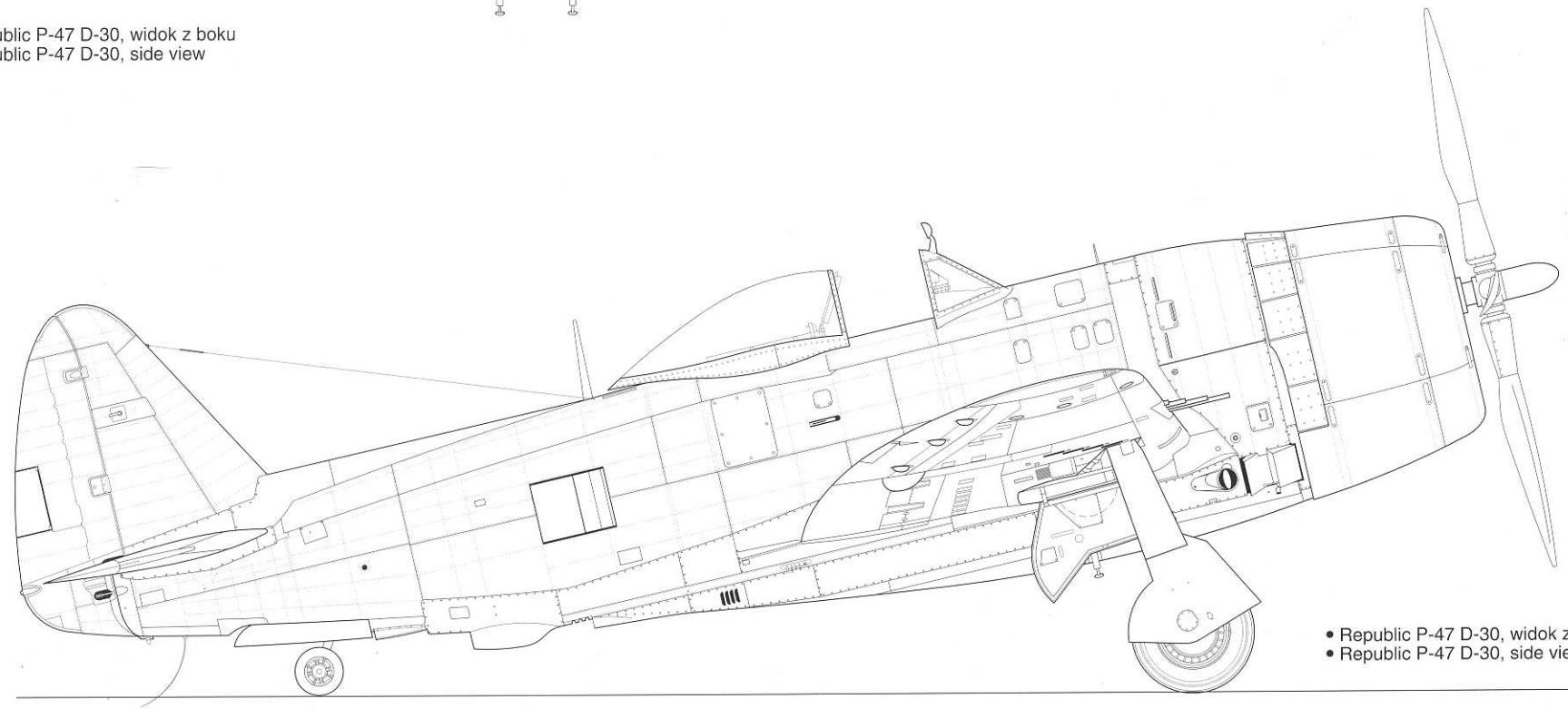
Republic P-47 D-30 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 D-30, widok z boku
• Republic P-47 D-30, side view



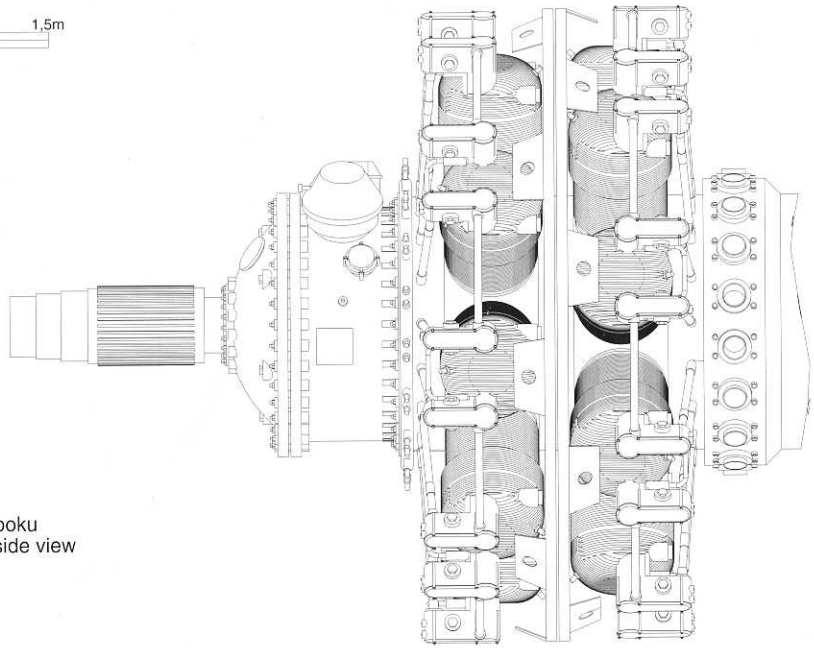
• Republic P-47 D-30, widok z boku
• Republic P-47 D-30, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

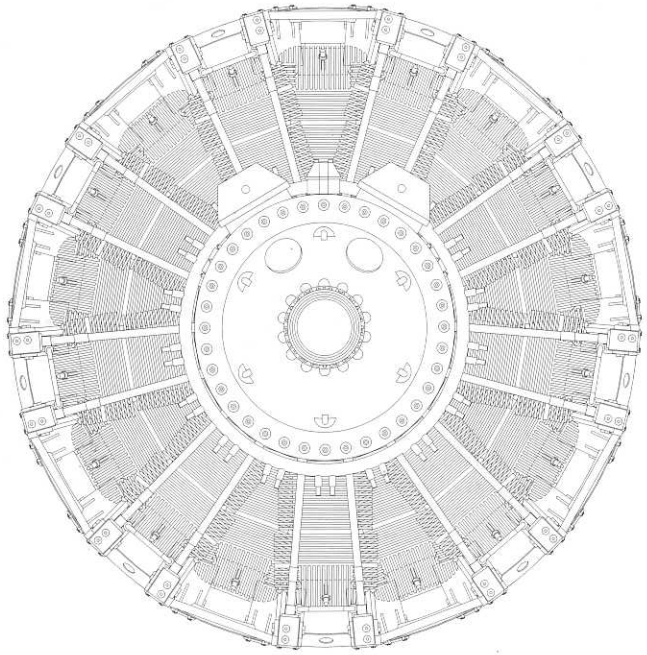
Republic P-47 D Thunderbolt

0 0,1 0,5 1 1,5m

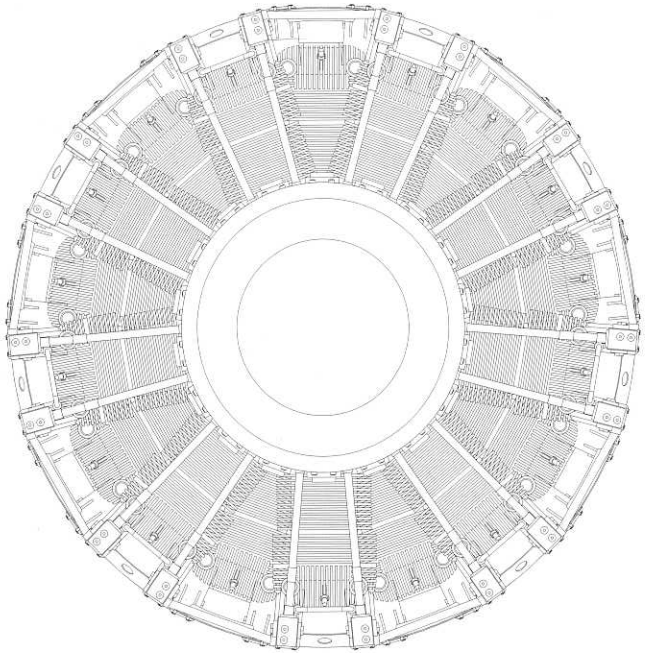
Skala/scale 1/24



- Silnik P&W R-2800-52 Double Wasp, widok z boku
- P&W R-2800-52 Double Wasp piston engine, side view



- Silnik P&W R-2800-52 Double Wasp, widok z przodu
- P&W R-2800-52 Double Wasp piston engine, front view

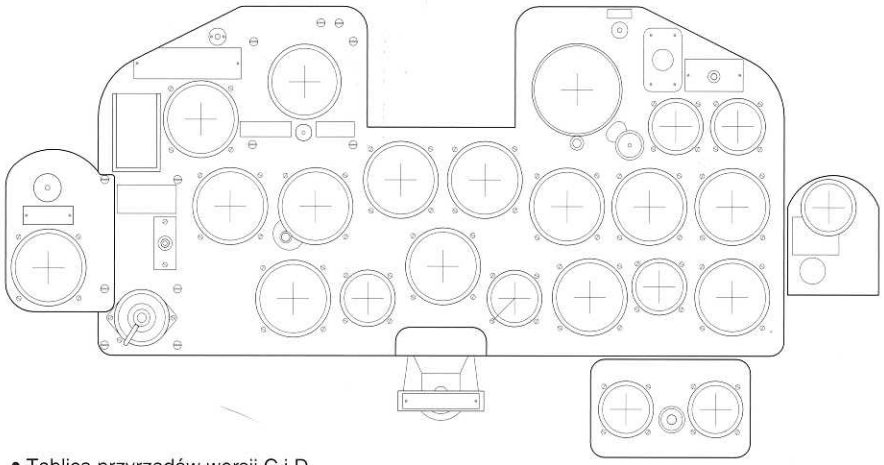


- Silnik P&W R-2800-52 Double Wasp, widok z tyłu
- P&W R-2800-52 Double Wasp piston engine, rear view

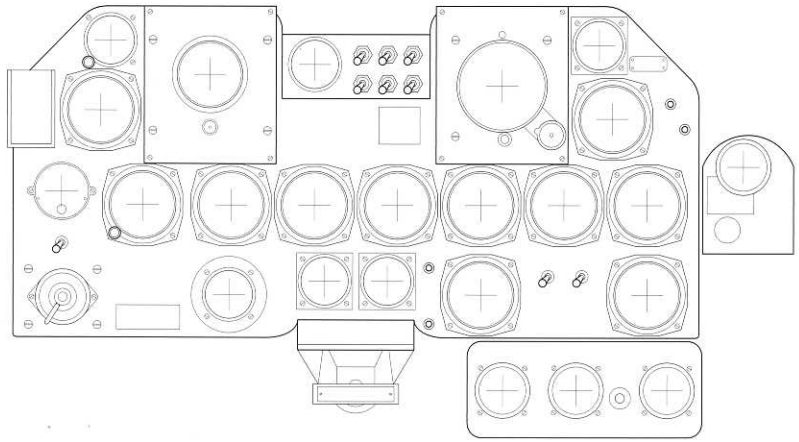
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

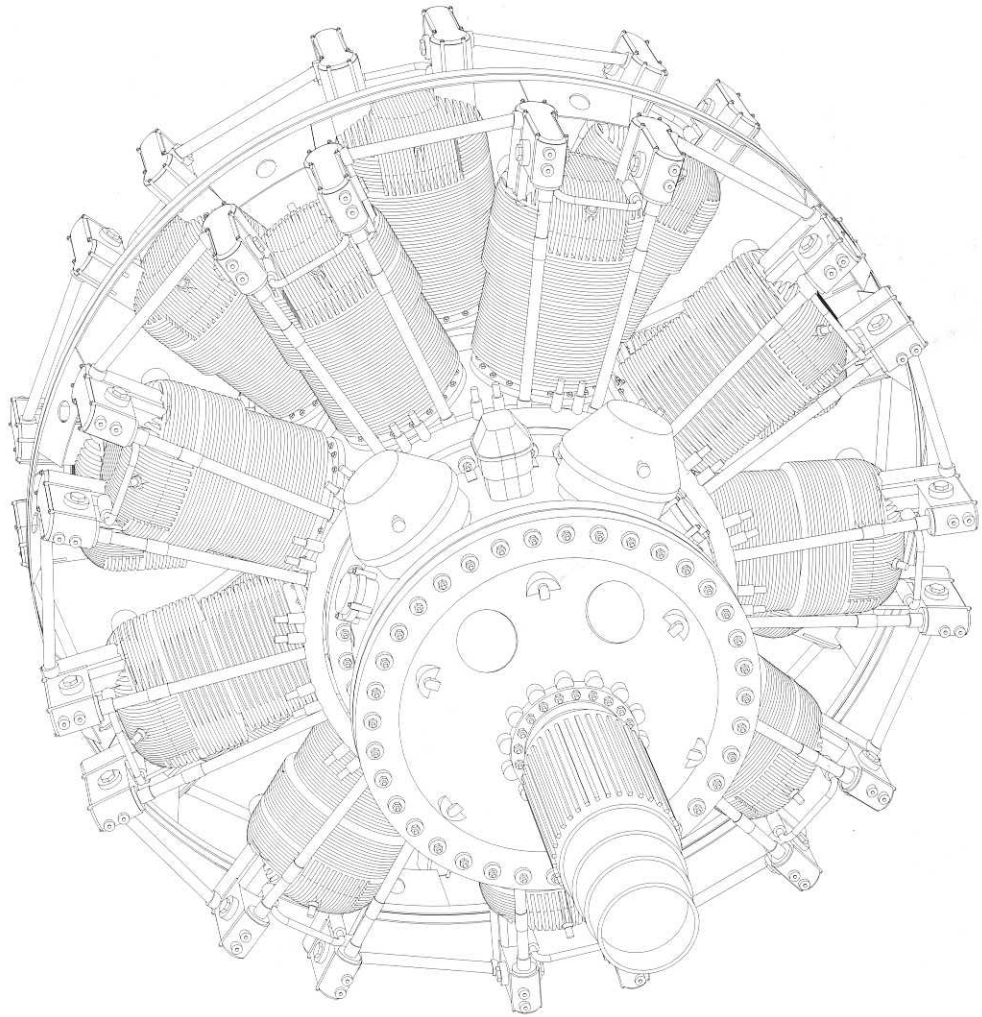
Skala/scale: 1/24



• Tablica przyrządów wersji C i D
• Cockpit of C & D versions



• Tablica przyrządów wersji D-30
• Cockpit of D-30 version



• Silnik P&W R-2800-52 Double Wasp, widok ogólny
• P&W R-2800-52 Double Wasp piston engine, overall view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

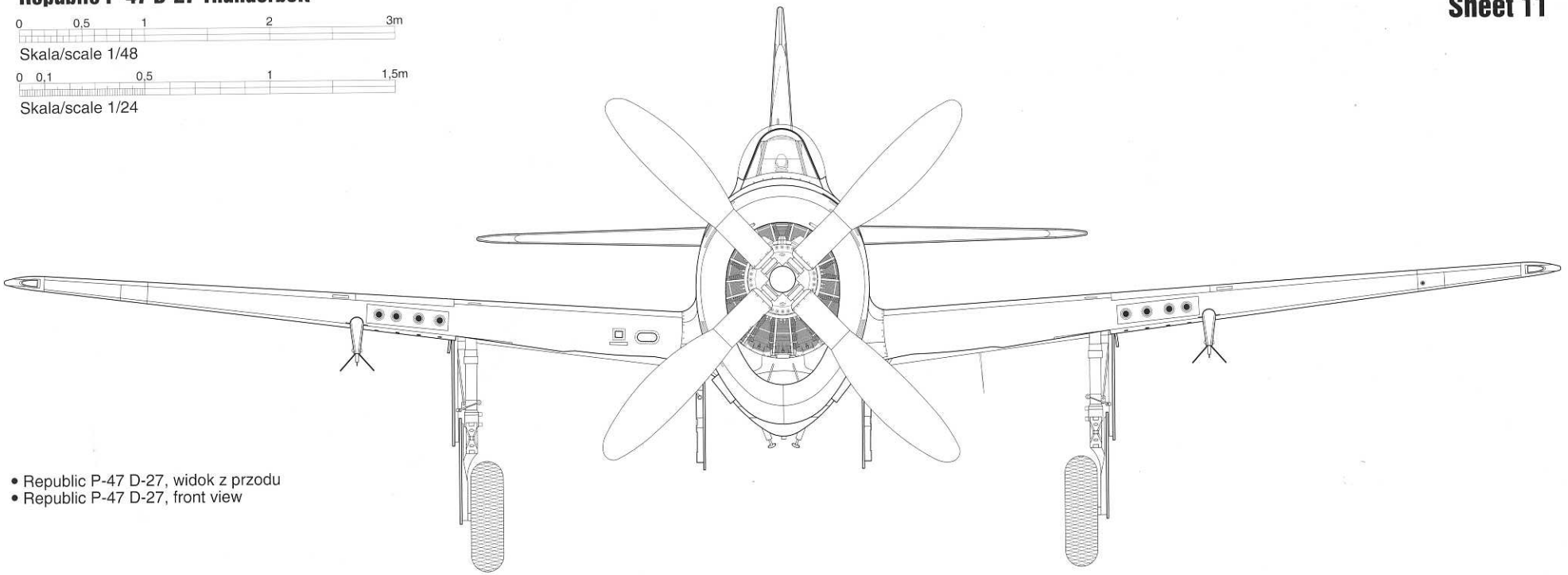
Republic P-47 D-27 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

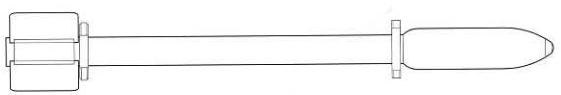
Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

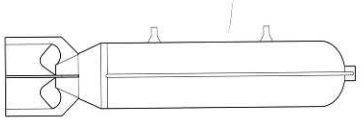
Skala/scale 1/24

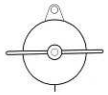


- Republic P-47 D-27, widok z przodu
- Republic P-47 D-27, front view

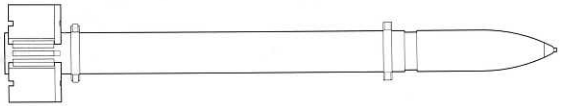


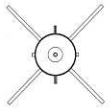
- Rakieta HVAR kal. 3,5"
- Dia. 3.5" HVAR



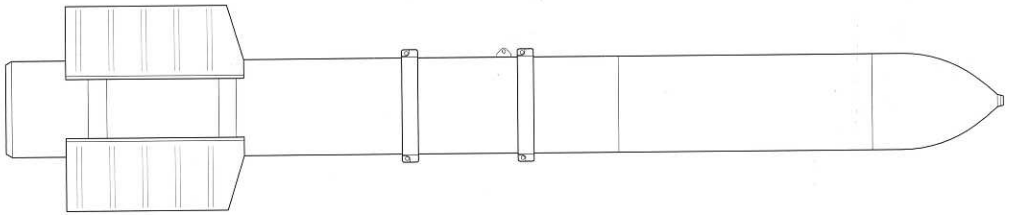


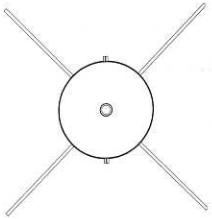
- Bomba zapalająca 68kg
- 150lb (68kg) flaming bomb





- Rakieta HVAR kal. 5" "Holy Moses"
- Dia. 5" HVAR "Holy Moses"





- Rakieta Tiny Tim kal. 11,75"
- Dia. 11.75" Tiny Tim rocket

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

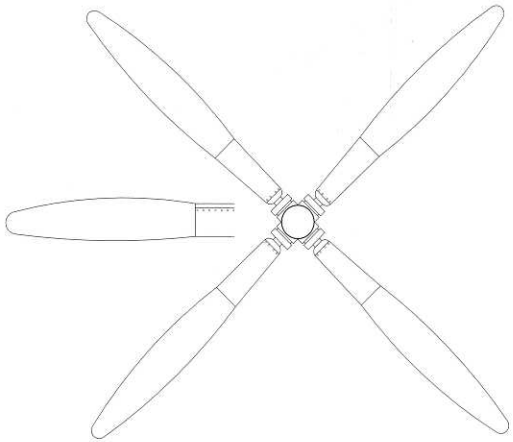
Skala/scale: 1/48, 1/24

Republic P-47 Thunderbolt

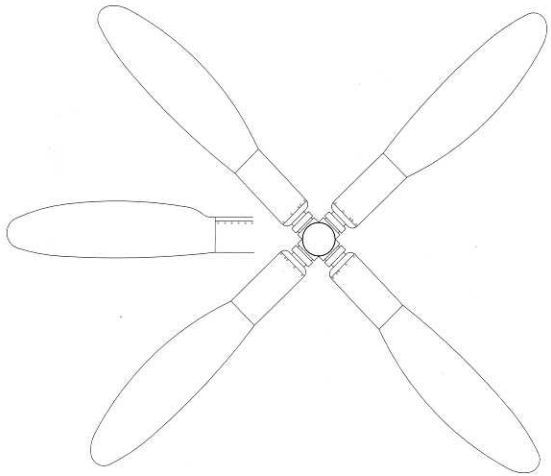
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

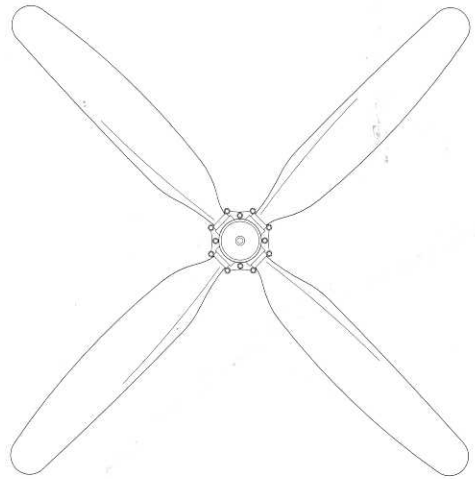
Arkusz 12
Sheet 12



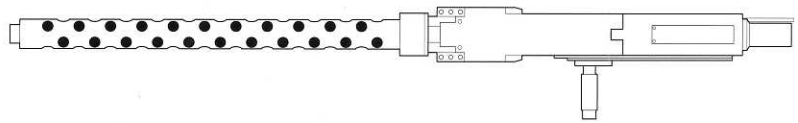
• Śmigło Curtiss Electric z nakładkami używane do wersji D-21
• Curtiss Electric cuffed propeller as used to D-21 version

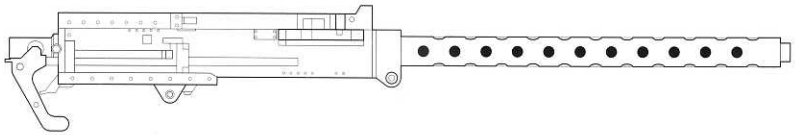


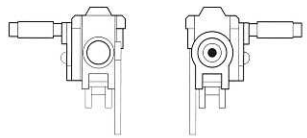
• Śmigło Curtiss Electric z nakładkami
• Curtiss Electric cuffed propeller

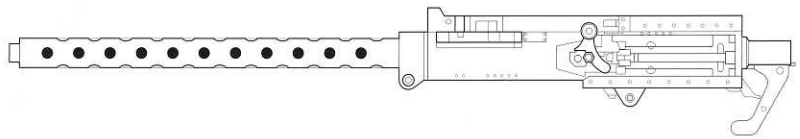


• Śmigło Hamilton Standard Hydromatic
• Hamilton Standard propeller

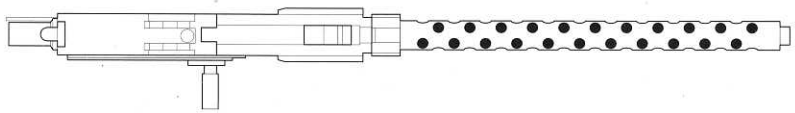








• Karabin maszynowy Browning kal. 12,7mm
• Browning 0.5 cal. machine gun



Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

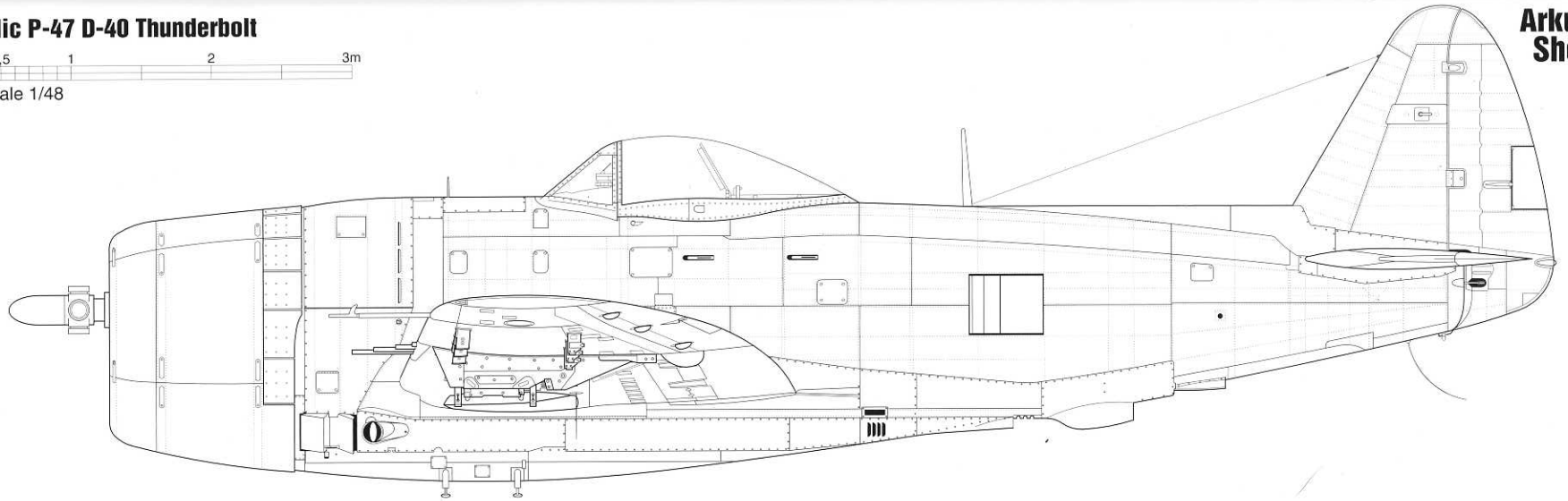
KAGERO

Skala/scale: 1/48, 1/16

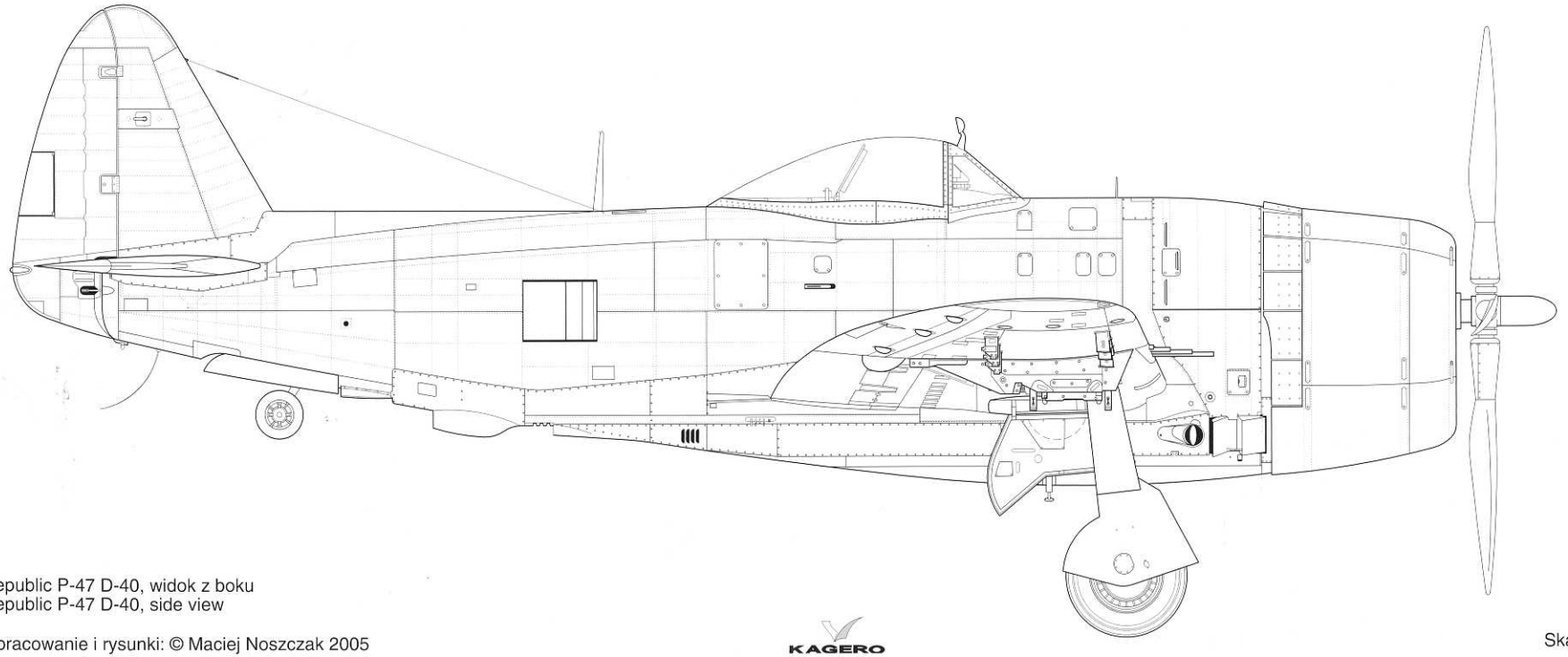
Republic P-47 D-40 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 D-40, widok z boku
• Republic P-47 D-40, side view



• Republic P-47 D-40, widok z boku
• Republic P-47 D-40, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

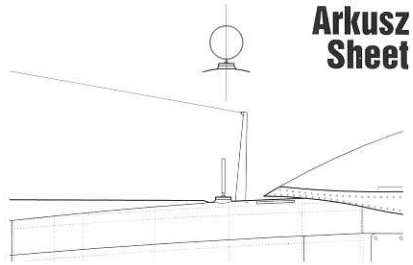
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 D-40 Thunderbolt

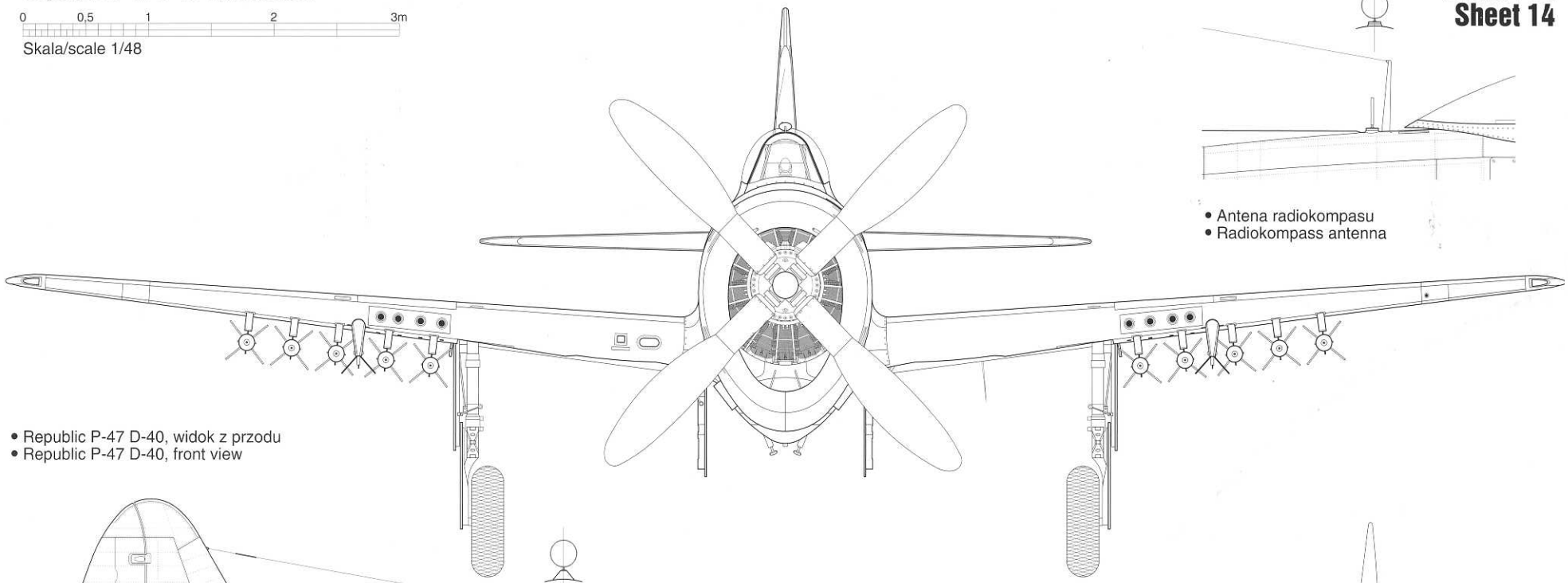
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

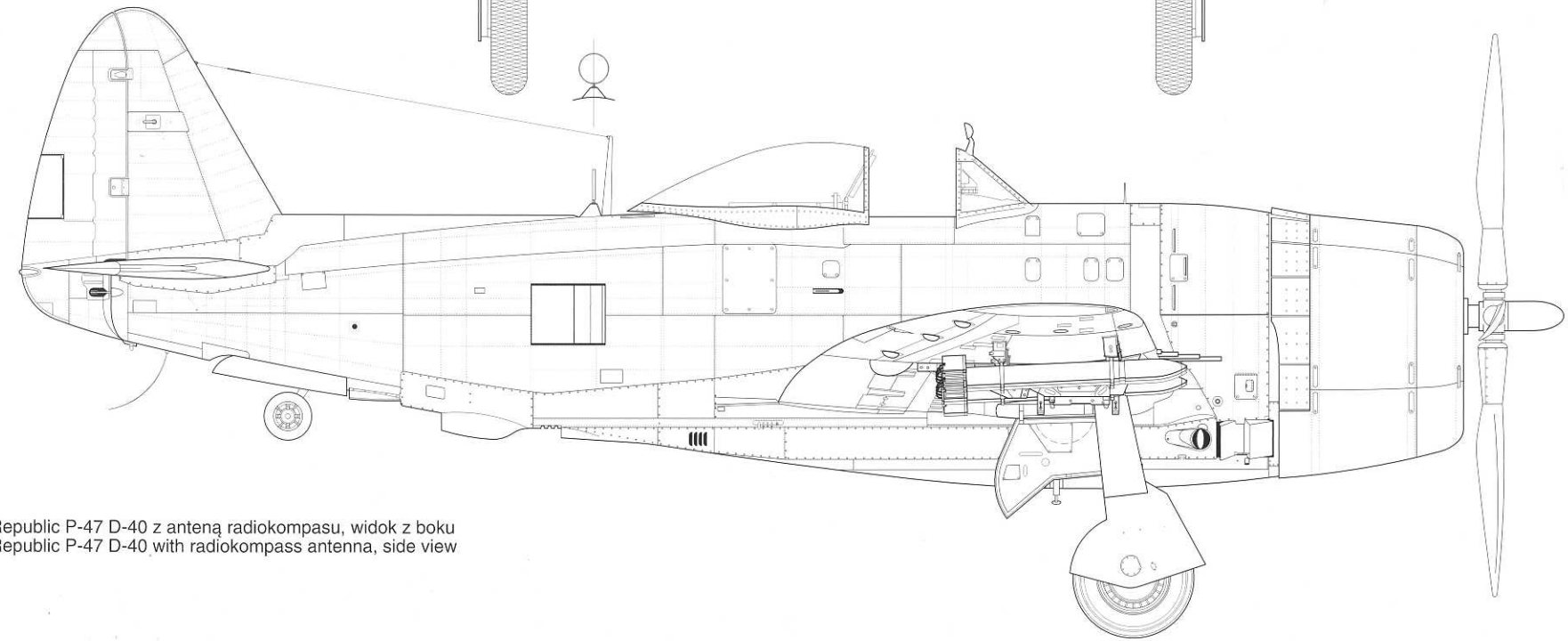
Arkusz 14
Sheet 14



• Antena radiokompasu
• Radiokompass antenna



• Republic P-47 D-40, widok z przodu
• Republic P-47 D-40, front view



• Republic P-47 D-40 z anteną radiokompasu, widok z boku
• Republic P-47 D-40 with radiokompass antenna, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

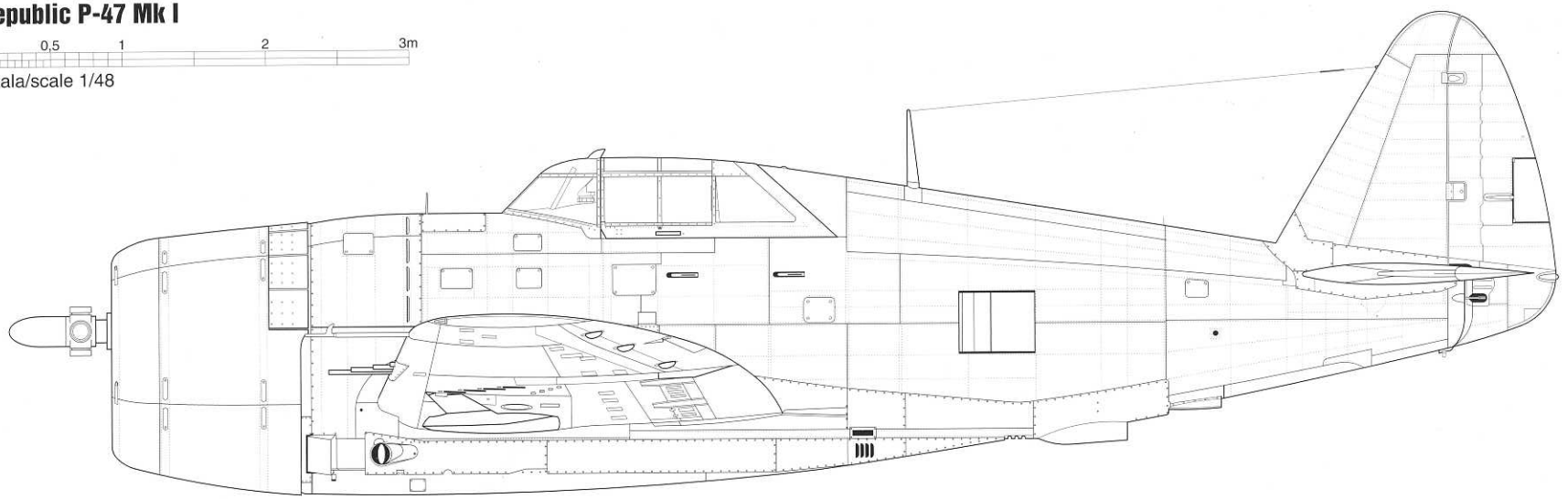
KAGERO

Skala/scale: 1/48

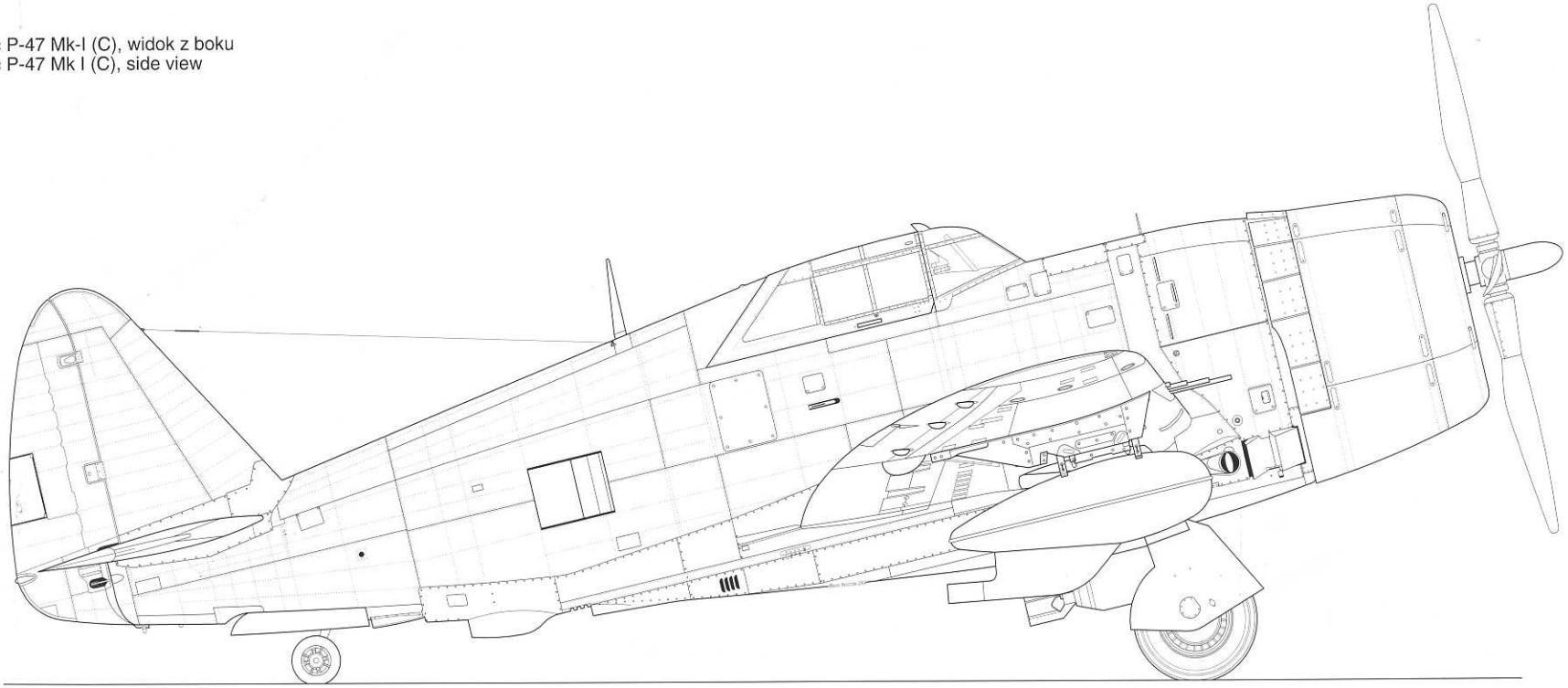
Republic P-47 Mk I

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



- Republic P-47 Mk-I (C), widok z boku
- Republic P-47 Mk I (C), side view



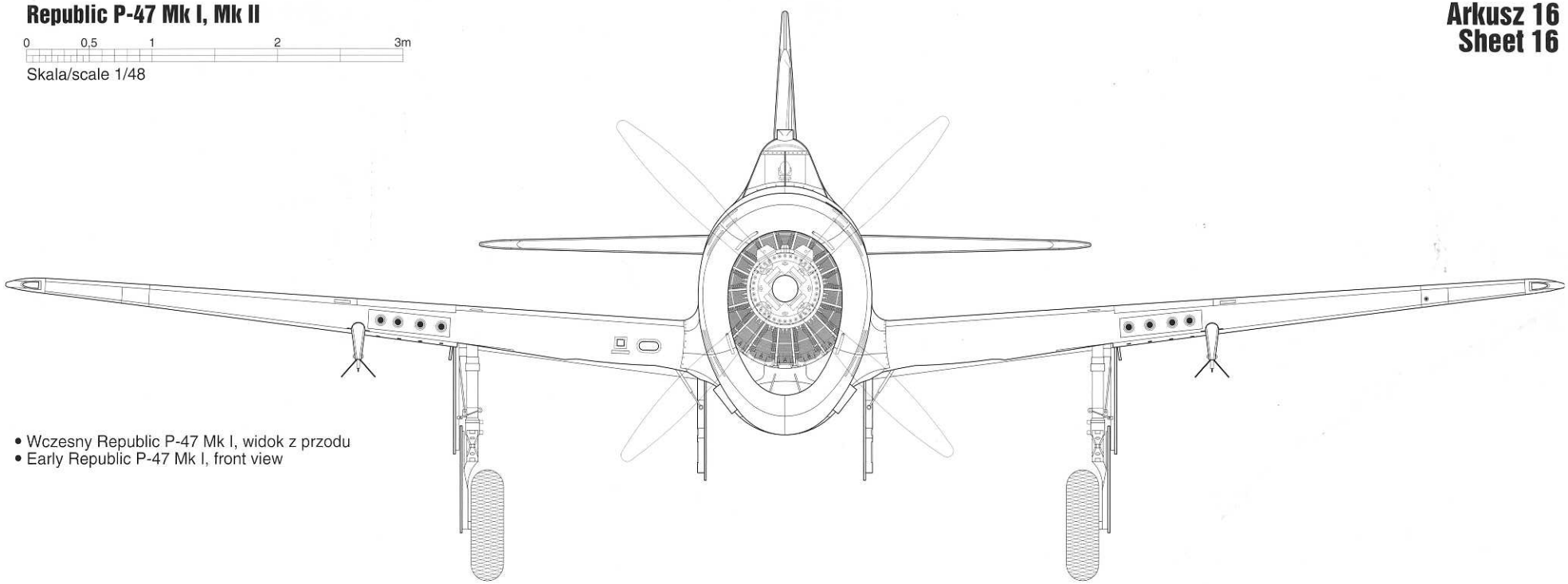
- Republic MK I (D-21), widok z boku
- Republic P-47 Mk I (D-21), side view

Republic P-47 Mk I, Mk II

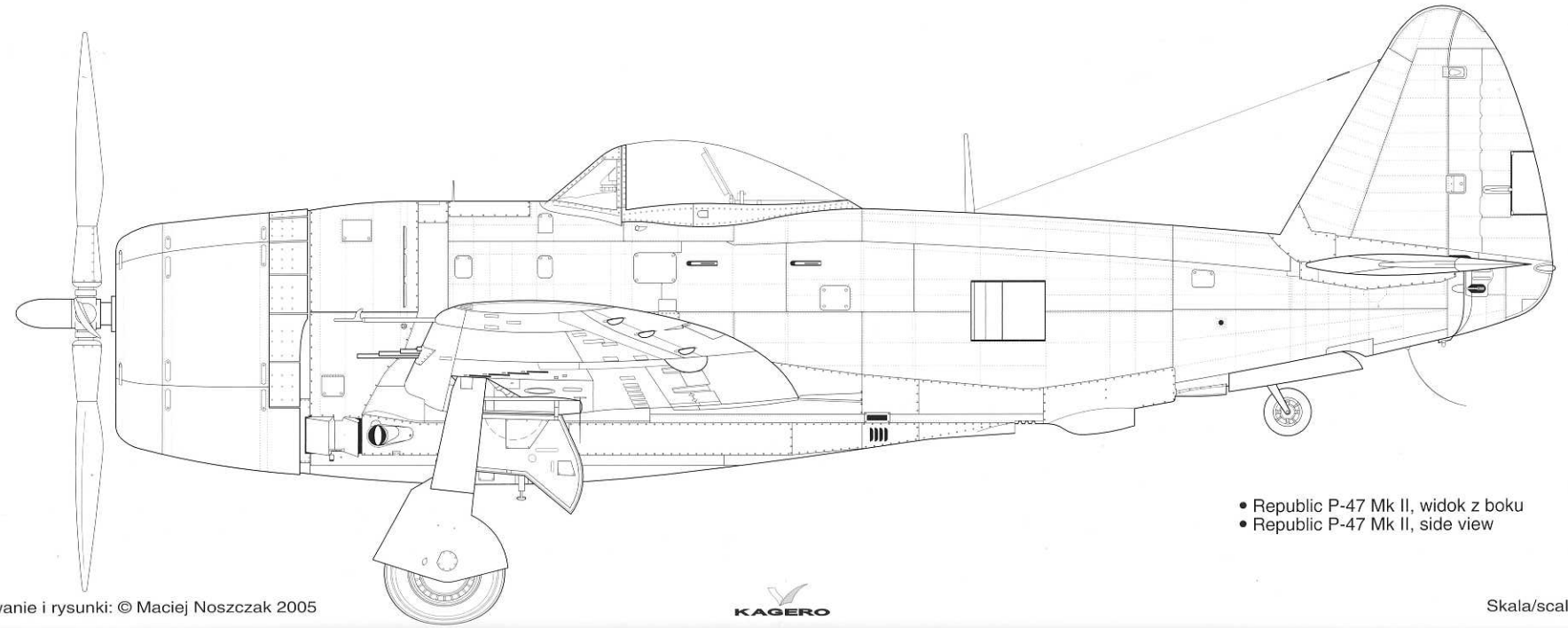
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 16
Sheet 16



• Wczesny Republic P-47 Mk I, widok z przodu
• Early Republic P-47 Mk I, front view



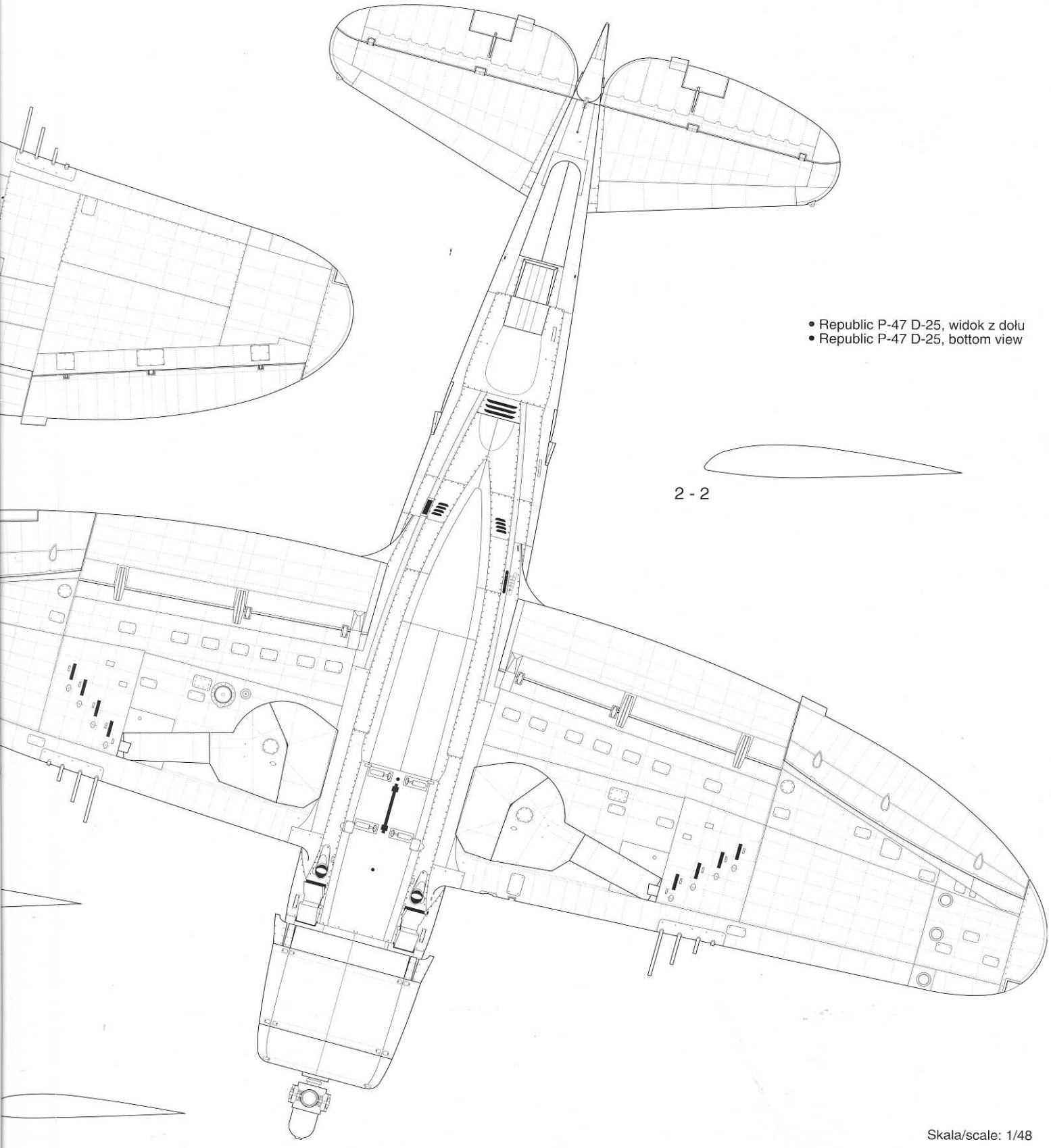
• Republic P-47 Mk II, widok z boku
• Republic P-47 Mk II, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

Skala/scale: 1/48

1 - 1



• Republic P-47 D-25, widok z dołu
• Republic P-47 D-25, bottom view

2 - 2

Skala/scale: 1/48

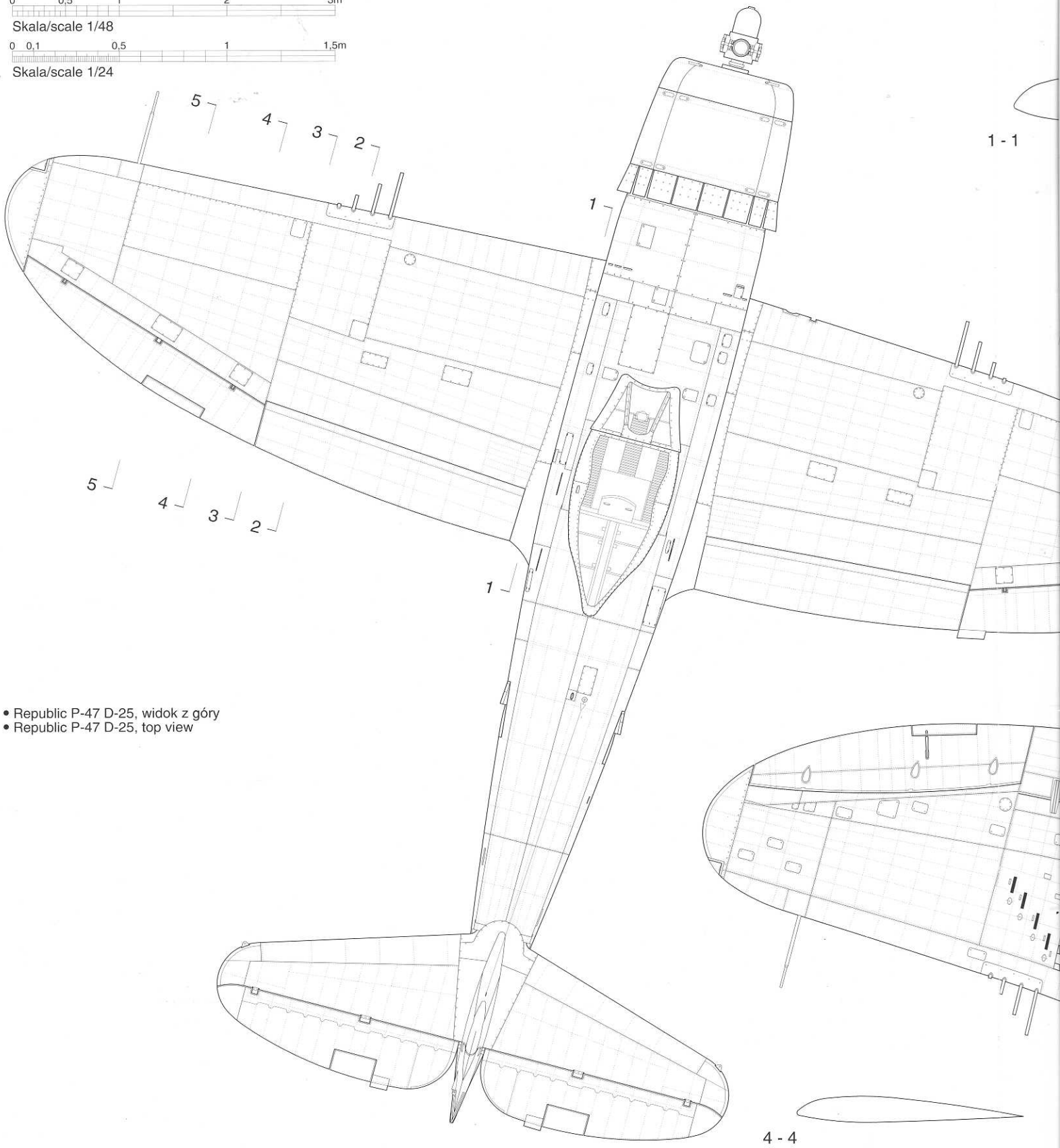
Republic P-47 D-25 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

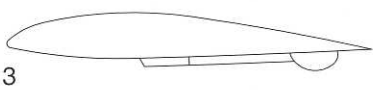
Skala/scale 1/24



1 - 1

• Republic P-47 D-25, widok z góry
• Republic P-47 D-25, top view

4 - 4

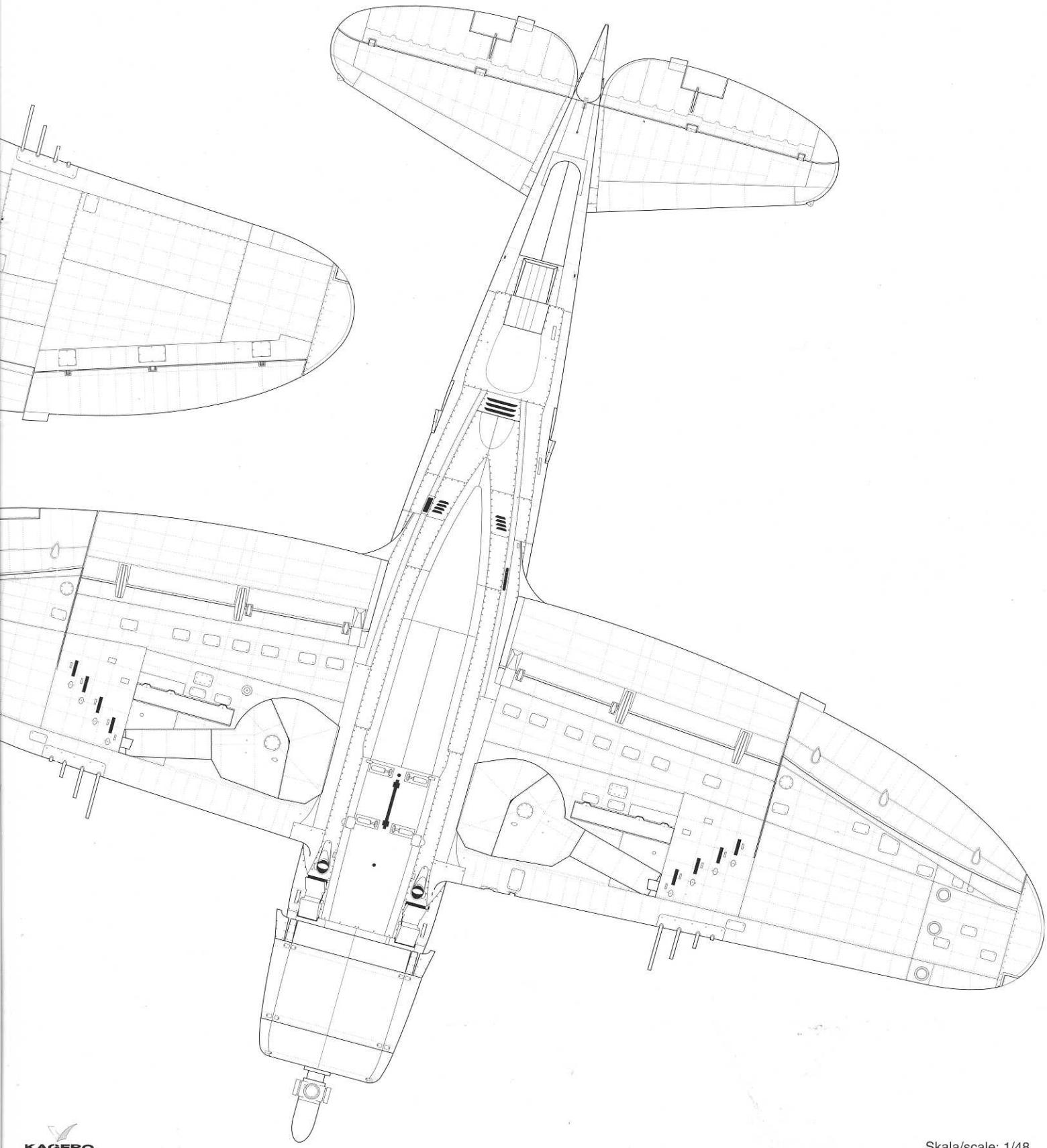


3 - 3

5 - 5

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

- Republic P-47 D-30, widok z dołu
- Republic P-47 D-30, bottom view



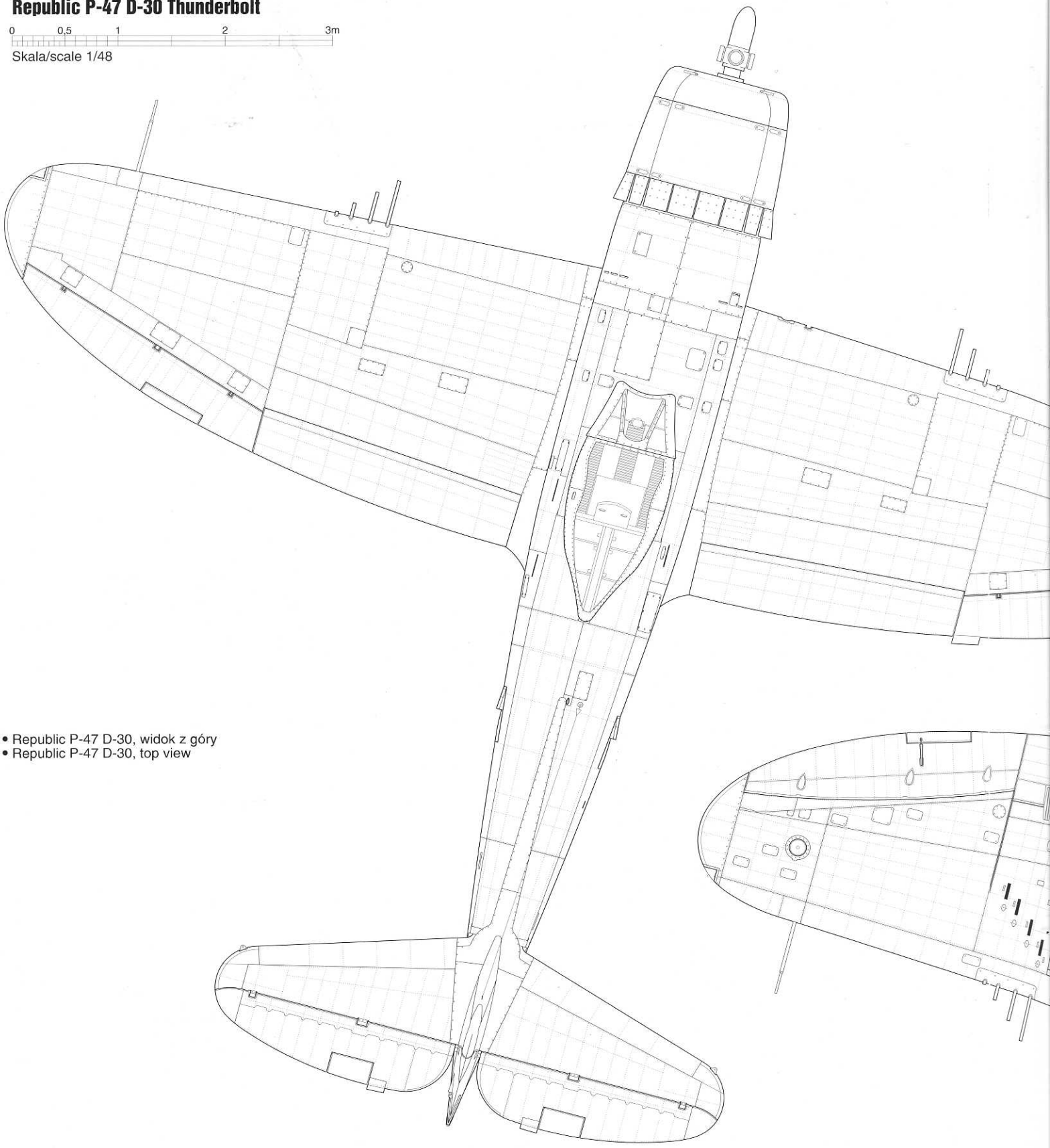
KAGERO

Skala/scale: 1/48

Republic P-47 D-30 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-30, widok z góry
- Republic P-47 D-30, top view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

James Crow coll.

Ten P-47D-40-RA, wyprodukowany w lipcu 1945 roku z numerem seryjnym 45-49385, miał, jak wiele innych ocalałych Thunderboltów, burzliwą historię. Sprzedany w 1949 roku do Peru, został 20 lat później odkupiony przez Amerykanów. Odrestaurowany, w 1973 roku ponownie wzbił się w powietrze. Został odmalowany w historycznych barwach 355 FS/354 FG jako „Unadilla Killa" („GQ-E", P-47D-28-RA, 228790). W 1980 roku rozbił się w czasie startu; w 1990 roku ponownie uszkodzony w czasie przymusowego lądowania. W 1995 roku został jeszcze raz przywrócony do stanu lotnego i odmalowany tym razem jako „WZ-A" z 78 FG. Na zdjęciu jeszcze w barwach 354 FG.

This P-47D-40-RA, manufactured in July 1945 (s/n 45-49385) had, like most survivors of its kind, a history of ups and downs. Sold to Peru in 1949, it was brought back to USA 20 years later. Returned to airworthy condition, it again took to the air in 1973. It was then painted as 355th FS/354th FG's "Unadilla Killa" ("GQ-E", P-47D-28-RA, s/n 42-28790). In 1980 it crashed on take-off; in 1990 it was forced to make an emergency landing. In 1995 it was again rebuilt to airworthiness and repainted to represent "WZ-A" of 78th FG. The photo shows the aircraft in its former scheme of 354th FG.

James Crow coll.

Lotnisko Clark Field na Filipinach na początku 1945 roku. Na pierwszym planie stoją Thunderbolty z 35 FG, a po drugiej stronie pasa startowego dwusilnikowe samoloty szturmowe. Widoczny w oddali wulkan wybuchł w roku 1991 i baza Clark została zamknięta.

The airstrip at Clark Field in the Philippines, early 1945. In the foreground are Thunderbolts of the 35th FG, with twin-engined ground-attack machines parked on the other side of the runway. The volcano seen in the background erupted in 1991 and Clark base was duly closed.

James Crow coll.

Przy swoim Thunderbolcie stoi Lt. Bob Burkee z 404 FS/371 FG.

Lt. Bob Burkee of 404th FS/371st FG leaning against his Thunderbolt.

Lotnisko Fritzlar w Niemczech, wiosną 1945 roku. Jak widać była baza Luftwaffe nie była mocno uszkodzona. Natomiast płyta lotniska jest zastawiona Thunderboltami z 506 FS/404 FG. Na pierwszym planie P-47D-30-RA.

The airdrome at Fritzlar, Germany, spring 1945. Apparently the ex-Luftwaffe airbase had not been seriously hit before the new owners took over. The lined-up Thunderbolts belong to 506th FS/404th FG (9th AF). In the foreground a P-47D-30-RA.

James Crow coll.

Dwa zdjęcia Thunderboltów z 410 FS/373 FG ze składu 9 AF sfotografowane na lotnisku Lippstadt w Niemczech w dniu 7 lub 8 maja 1945 roku. Na samolocie oznaczonym „R3-Q" latał Lt. Staryl C. Austin Jr.

Two Thunderbolts of 410th FS/373rd FG (9th AF), photographed at Lippstadt, Germany, on 7th or 8th of May 1945. The machine coded „R3-Q" was flown by Lt. Staryl C. Austin Jr.

James Crow coll.

James Crow coll.

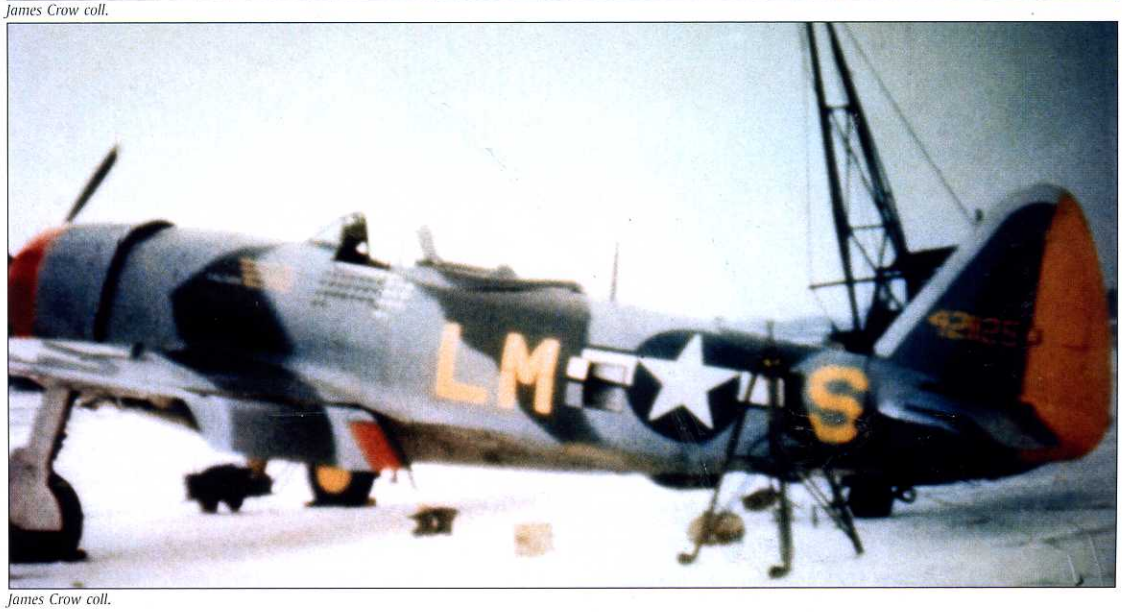
Jeden z późniejszych Thunderboltów wersji D w składzie 56 FG na lotnisku Boxted. Po inwazji w Normandii wszystkie jednostki zostały skierowane do ataków na cele naziemne. Ten P-47D ma zamontowane wyrzutnie bazooka. Powierzchnie górne w dwubarwnym kamuflażu. Na dolnych powierzchniach skrzydeł i kadłuba widać biało-czarne pasy.

One of the 56th FG's late 'D' versions at the unit's base in Boxted. After the Invasion in Normandy all the available P-47 units were directed to the ground support role. This P-47D features underwing 'bazooka' launchers. The two-tone scheme on the upper surfaces, as well as the black and white stripes on the bottom of the fuselage and underneath the wings.

James Crow coll.

Ostatni Thunderbolt dowódcy 56 FG, Col Davida Schillinga na lotnisku Boxted w styczniu 1945 roku. Jest to P-47M-1 z numerem 44-21125.

The last mount of Col. David 'Dave' Schilling, CO of the 56th FG, January 1945, Boxted, England. It's P-47M-1, s/n 44-21125.



James Crow coll.

James Crow coll.

P-47N (44-88144) z 19 FS/318 FG podczas rundy nad lotniskiem Ie Shima tuż po starcie do misji bojowej.

P-47N (s/n 44-88144) of the 19th FS/318th FG orbiting over Ie Shima airfield moments after taking-off on another mission.

James Crow coll.

Pomalowany w pasy inwazyjne P-47D-28-RA (42-28810) z 63 FS/56 FG stoi na pokrytym pierwszym śniegiem lotnisku w Boxted. Pod samolotem leży płaski dodatkowy zbiornika paliwa.

Sporting the so-called 'invasion stripes', this P-47D-28-RA (s/n 42-28810) of the 63rd FS/56th FG was photographed parked at Boxted airfield, covered with fresh snow. Note the flat drop tank lying under the aircraft.

James Crow coll.

Jeden z najbardziej znanych samolotów dowódcy 56 FG, Col. Davida Schillinga – P-47D-25-RE z numerem 42-26641 i oznaczeniem LM-S. To właśnie na nim zestrzelił 23 grudnia 1944 roku pięć niemieckich maszyn podnosząc swoje konto do 22,5-0-6 w powietrzu i 10,5 na ziemi.

One of the most famous Thunderbolts, flown by the CO of the 56th FG, Col. David Schilling, the P-47D-25-RE s/n 42-26641, marked "LM-S". Schilling flew this machine on 23rd December 1944 when he shot down five German fighters – raising his personal score to 22.5-0-6 victories in the air and 10.5 on the ground.

James Crow coll.

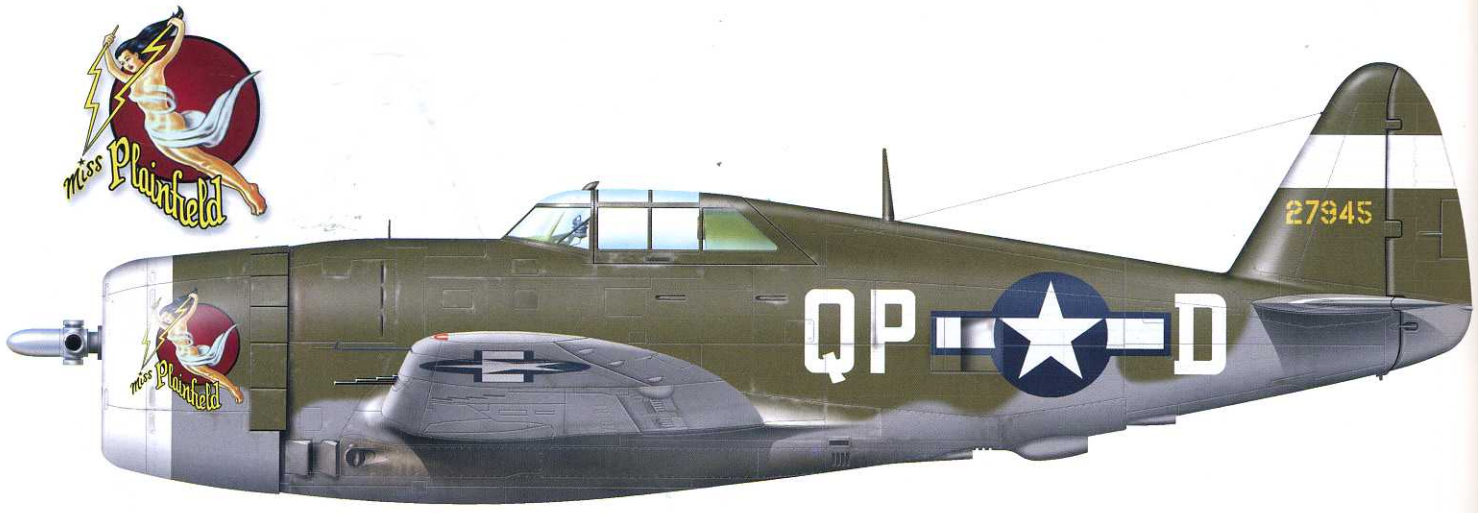
P-47N-1-RE z 19 FS/318 FG podczas przygotowań do kalibracji uzbrojenia skrzydłowego. Pod kabiną widać godło 19 FS – umieszczonego w okręgu koguta.

P-47N-1-RE of the 19th FS/318th FG, being prepared for wing armament calibration. Noteworthy is the the 19th FS badge under the cockpit – a cockerel superimposed on a yellow circle.

James Crow coll.

Z lotniska Ie Shima startuje Lt. Henry Stampe z 19 FS/318 FG, który pilotuje P-47N (44-88074) z nazwą indywidualną „Bitter". Samoloty 19 FS miały nosy i górne części stateczników pionowych w kolorze granatowym oraz numery w zakresie od 40 do 79.

Lt. Henry Stampe from the 19th FS/318th FG taking off from Ie Shima airstrip in his P-47N *'Bitter'* (s/n 44-88074). The aircraft of the 19th FS had the front parts of their engines and top parts of tailfins painted in navy blue; their tactical markings ranged from 40 to 79.

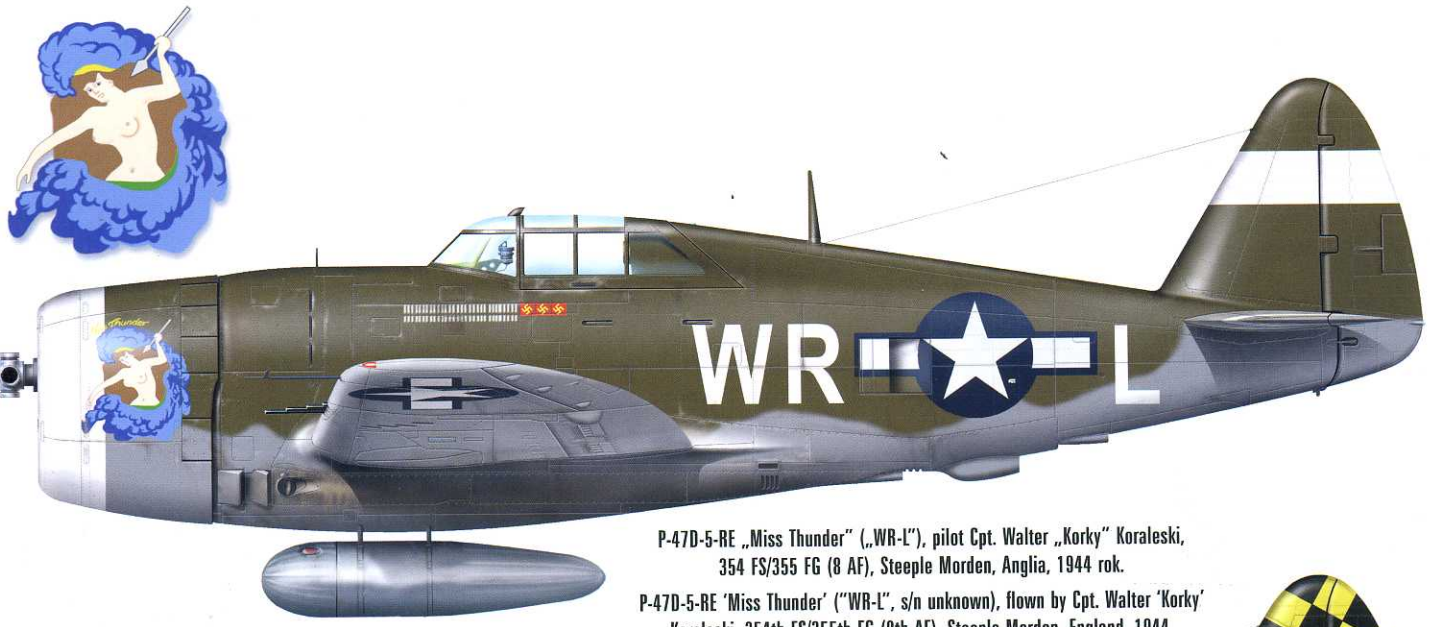


P-47D-1-RE „Miss Plainfield" („QP-D", 42-7945), pilot Lt. Spiros „Steve" Pisanos, 334 FS/4 FG (8 AF), Debden, Anglia, przełom 1943/1944 roku.
P-47D-1-RE 'Miss Plainfield' ("QP-D", 42-7945), flown by Lt. Spiros 'Steve' Pisanos, 334th FS/4th FG (8th AF), Debden, England, 1943/44.

P-47D („39"), 100 FS/332 FG (15 AF), baza Ramitelli, Termoli, Włochy, 1944 rok.
P-47D ("39", sub-type and s/n unknown), 100th FS/332nd FG (15th AF), Ramitelli airdrome, Termoli, Italy, mid-1944.

P-47D-2-RE „Fiery Ginger" („73", 42-8145), pilot Col. Neel Kearby, dowódca 348 FG (5 AF), Port Moresby, Nowa Gwinea, koniec 1943 roku.
P-47D-2-RE 'Fiery Ginger' ("73", s/n 42-8145), flown by Col. Neel Kearby, CO 348th FG (5th AF), Port Moresby, New Guinea, late 1943.

P-47D-20-RE „Raid Hot Mama" („2Z-D", 42-76569) pilot Lt. John Drummond, 510 FS/405 FG (9 AF), Christchurch, Anglia, wiosna 1944.
P-47D-20-RE 'Raid Hot Mama' ("2Z-D", s/n 42-76569) flown by Lt. John Drummond, 510th FS/405th FG (9th AF), Christchurch, England, spring 1944.

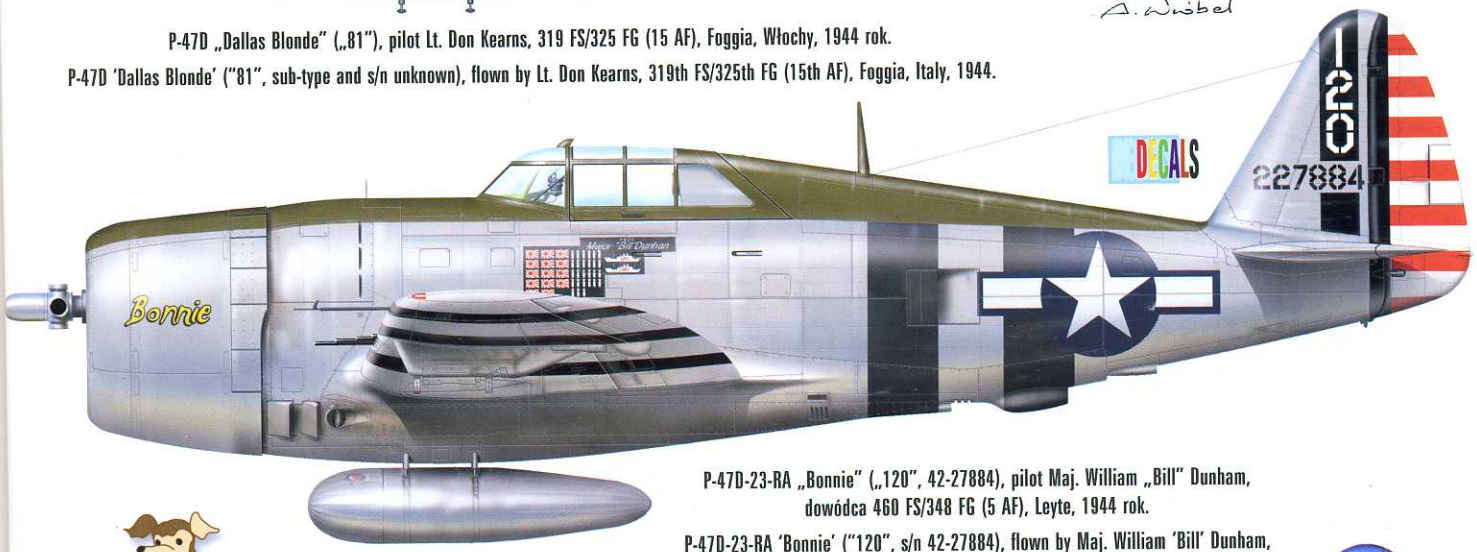


P-47D-5-RE „Miss Thunder" („WR-L"), pilot Cpt. Walter „Korky" Koraleski, 354 FS/355 FG (8 AF), Steeple Morden, Anglia, 1944 rok.

P-47D-5-RE 'Miss Thunder' ("WR-L", s/n unknown), flown by Cpt. Walter 'Korky' Koraleski, 354th FS/355th FG (8th AF), Steeple Morden, England, 1944.

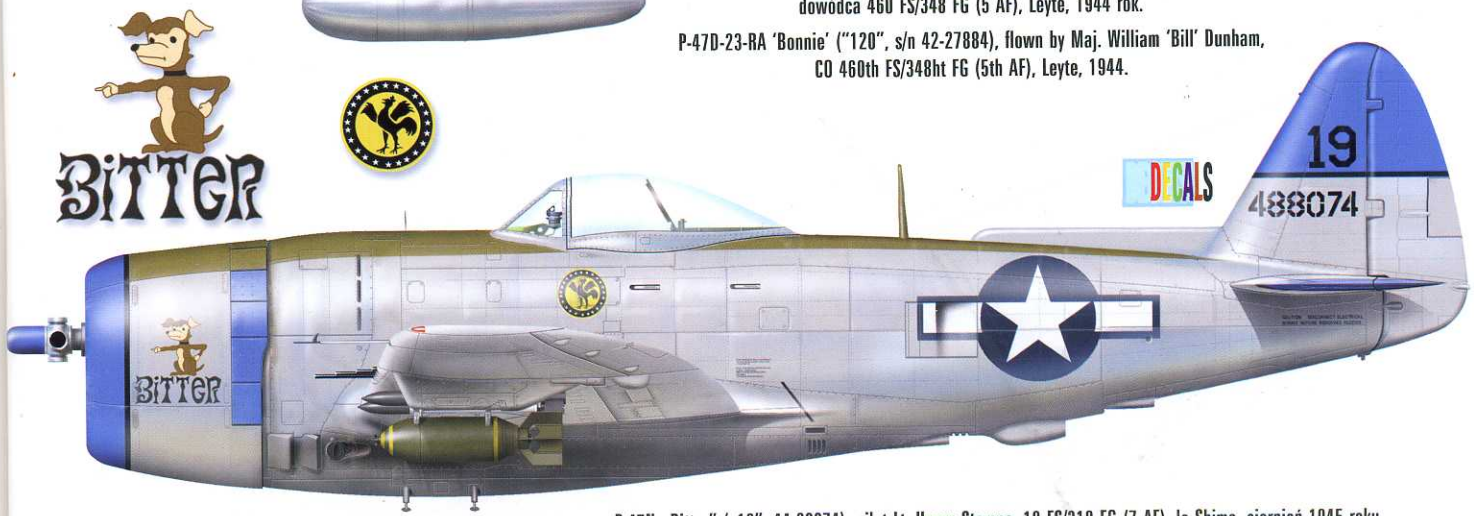
P-47D „Dallas Blonde" („81"), pilot Lt. Don Kearns, 319 FS/325 FG (15 AF), Foggia, Włochy, 1944 rok.

P-47D 'Dallas Blonde' ("81", sub-type and s/n unknown), flown by Lt. Don Kearns, 319th FS/325th FG (15th AF), Foggia, Italy, 1944.



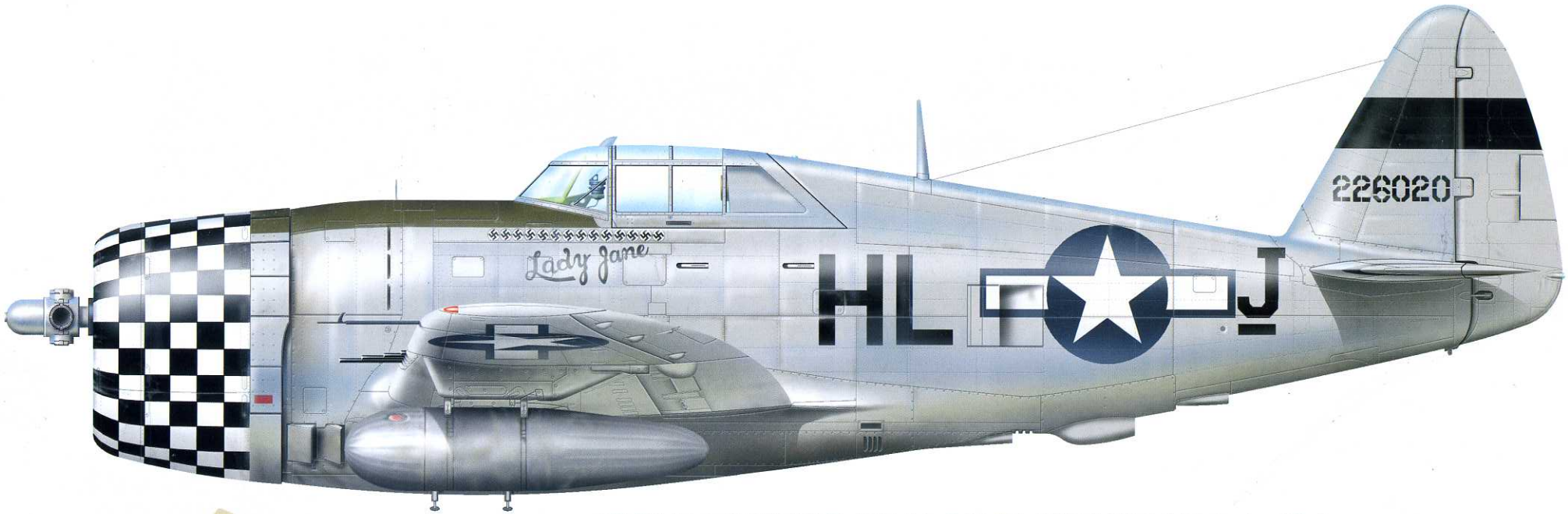
P-47D-23-RA „Bonnie" („120", 42-27884), pilot Maj. William „Bill" Dunham, dowódca 460 FS/348 FG (5 AF), Leyte, 1944 rok.

P-47D-23-RA 'Bonnie' ("120", s/n 42-27884), flown by Maj. William 'Bill' Dunham, CO 460th FS/348ht FG (5th AF), Leyte, 1944.



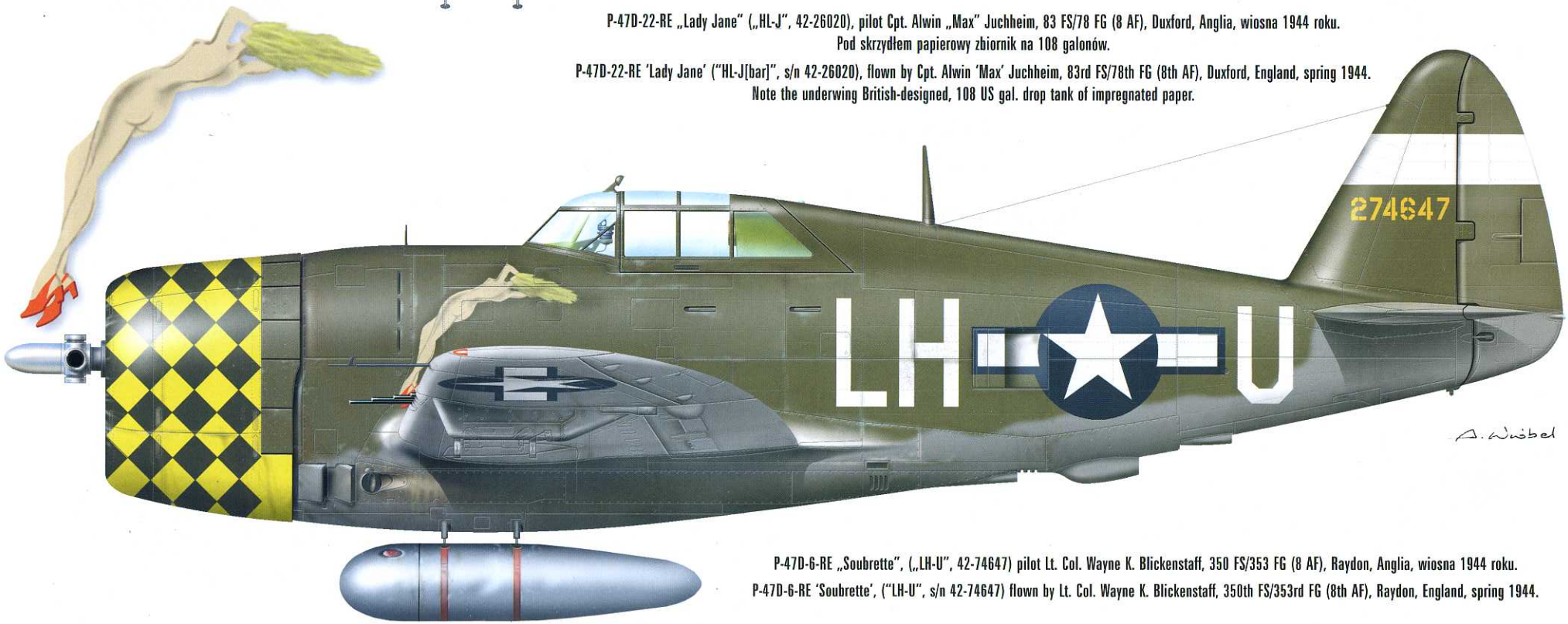
P-47N „Bitter" („19", 44-88074), pilot Lt. Henry Stampe, 19 FS/318 FG (7 AF), Ie Shima, sierpień 1945 roku.

P-47N 'Bitter' ("19", s/n 44-88074), flown by Lt. Henry Stampe, 19th FS/318th FG (7th AF), Ie Shima, August 1945.



P-47D-22-RE „Lady Jane" („HL-J", 42-26020), pilot Cpt. Alwin „Max" Juchheim, 83 FS/78 FG (8 AF), Duxford, Anglia, wiosna 1944 roku.
Pod skrzydłem papierowy zbiornik na 108 galonów.

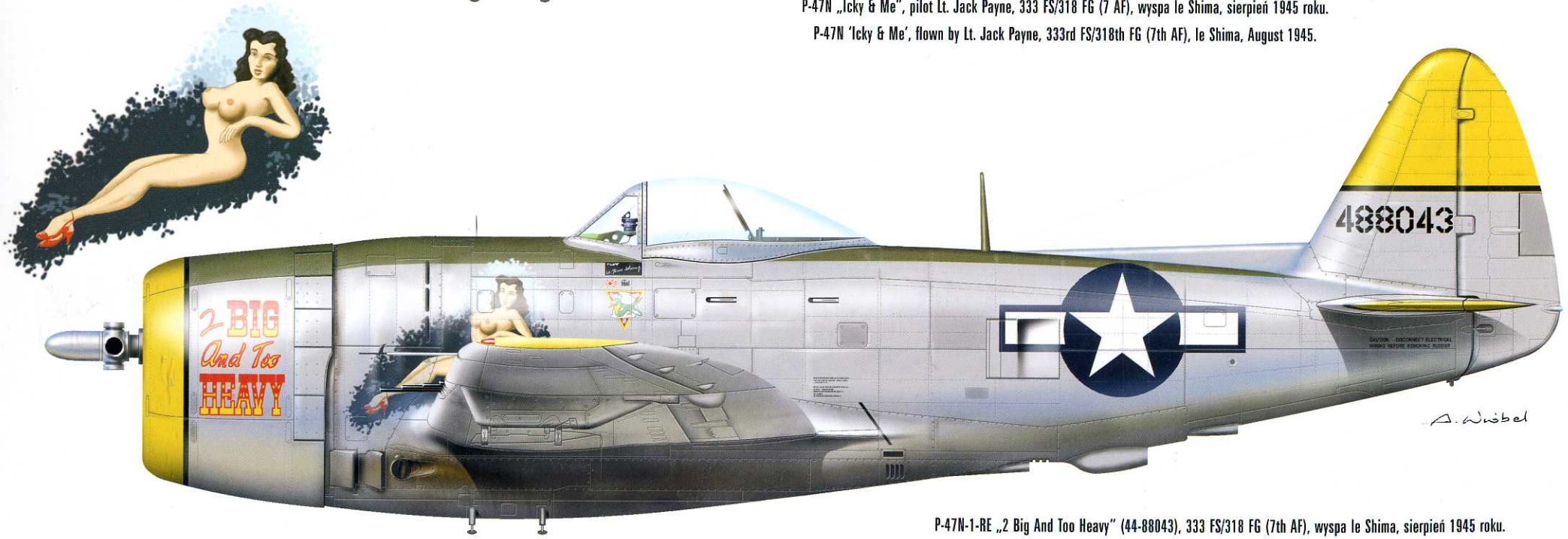
P-47D-22-RE 'Lady Jane' ("HL-J[bar]", s/n 42-26020), flown by Cpt. Alwin 'Max' Juchheim, 83rd FS/78th FG (8th AF), Duxford, England, spring 1944.
Note the underwing British-designed, 108 US gal. drop tank of impregnated paper.



P-47D-6-RE „Soubrette", („LH-U", 42-74647) pilot Lt. Col. Wayne K. Blickenstaff, 350 FS/353 FG (8 AF), Raydon, Anglia, wiosna 1944 roku.

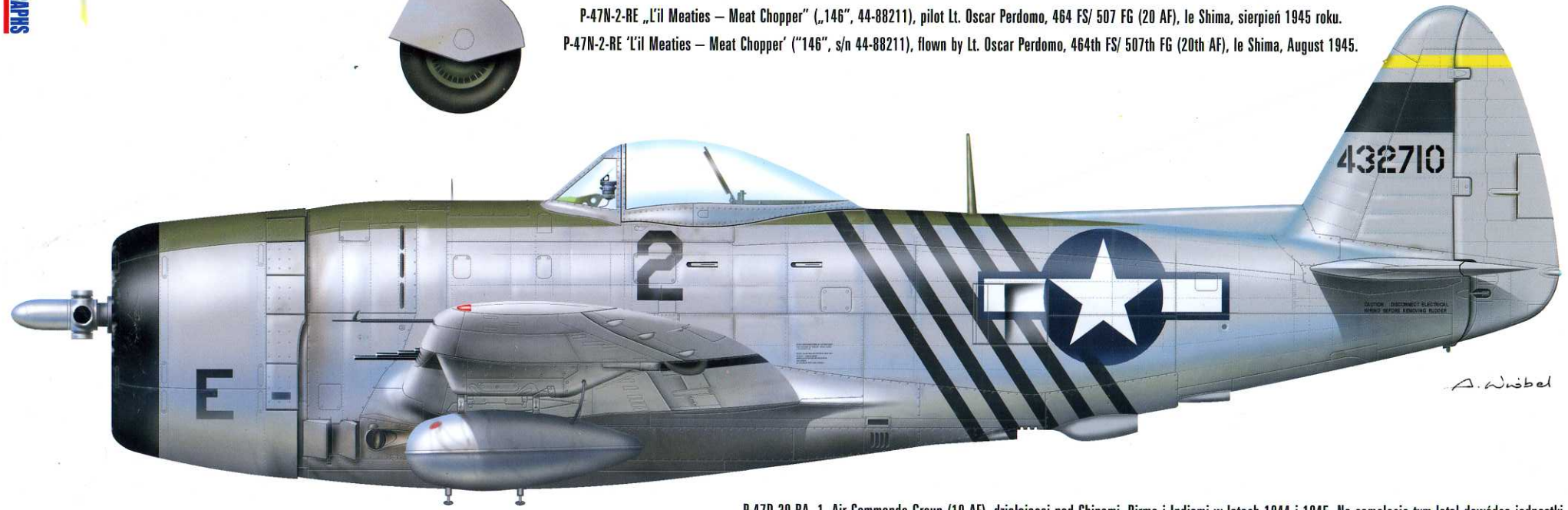
P-47D-6-RE 'Soubrette', ("LH-U", s/n 42-74647) flown by Lt. Col. Wayne K. Blickenstaff, 350th FS/353rd FG (8th AF), Raydon, England, spring 1944.

P-47N „Icky & Me", pilot Lt. Jack Payne, 333 FS/318 FG (7 AF), wyspa Ie Shima, sierpień 1945 roku.
P-47N 'Icky & Me', flown by Lt. Jack Payne, 333rd FS/318th FG (7th AF), Ie Shima, August 1945.



P-47N-1-RE „2 Big And Too Heavy" (44-88043), 333 FS/318 FG (7th AF), wyspa Ie Shima, sierpień 1945 roku.
P-47N-1-RE '2 Big And Too Heavy' (s/n 44-88043), 333rd FS/318th FG (7th AF), Ie Shima, August 1945.

P-47N-2-RE „L'il Meaties – Meat Chopper" („146", 44-88211), pilot Lt. Oscar Perdomo, 464 FS/ 507 FG (20 AF), Ie Shima, sierpień 1945 roku.
P-47N-2-RE 'L'il Meaties – Meat Chopper' ("146", s/n 44-88211), flown by Lt. Oscar Perdomo, 464th FS/ 507th FG (20th AF), Ie Shima, August 1945.



P-47D-30-RA, 1. Air Commando Group (10 AF), działającej nad Chinami, Birmą i Indiami w latach 1944 i 1945. Na samolocie tym latał dowódca jednostki.
P-47D-30-RA, 1st Air Commando Group (10th AF), flown by the unit's CO, China-Burma-India Theatre of Operations, 1944-1945.

MONOGRAFIE LOTNICZE MONOGRAPHS
ISBN 83-89088-84-3